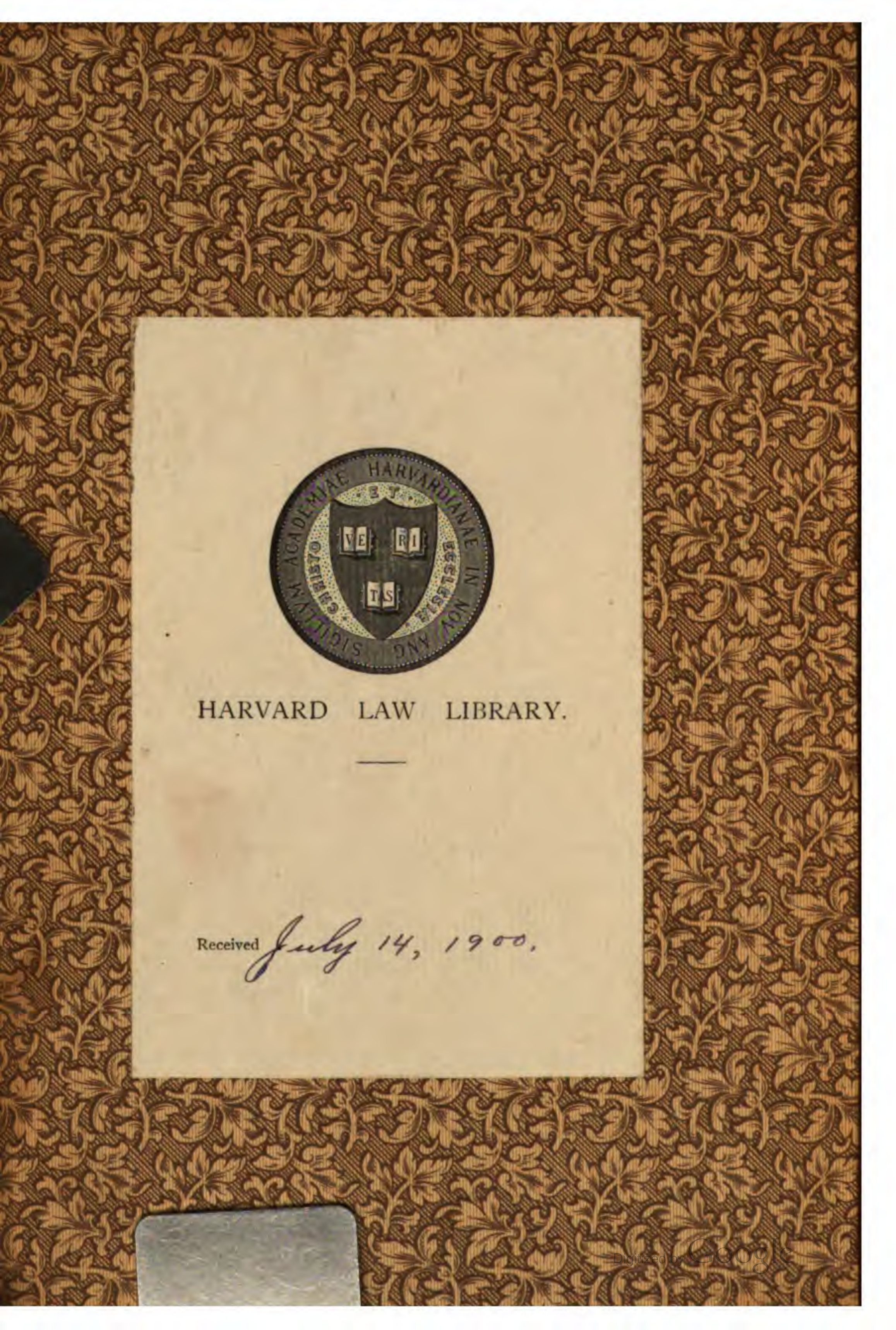

3 2044 103 192 910


CHRISTO ET ECCLESIAE
SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
VE RI TAS


Germany

DAS DEUTSCHE SEERECHT.

Auf Grund des Kommentars von

Dr. William Lewis

unter Berücksichtigung ausländischer Seerechte

neu bearbeitet von

Emil Boyens,

Rechtsanwalt beim Reichsgericht.

Mit einer Einleitung über

örtliche Geltung seerechtlicher Gesetze.

Erster Band.



LEIPZIG,
VERLAG VON DUNCKER & HUMBLOT.
1897.

SR. EXCELLENZ

DEM LANGJÄHRIGEN PRÄSIDENTEN DER IN SEESACHEN ERKENNENDEN ABTEILUNG DES REICHSGERICHTS

HERRN

DR. JUR. DRECHSLER

WIRKLICHEM GEHEIMEN RATH

ZUGEEIGNET.

Vorrede.

Erst sechszehn Jahre nach der Einführung unseres Handelsgesetzbuchs erschien der erste Kommentar des seerechtlichen Teils, welcher den Versuch einer wissenschaftlichen Verarbeitung desselben unternimmt. Der Verfasser Lewis stand nicht selbst in der Praxis des Seerechts, hatte aber durch seine Thätigkeit bei der amtlichen Prüfung der Reedereischäden aus dem Krieg mit Frankreich Einsicht in seerechtliche Verhältnisse und Liebe für dieselben gewonnen. Der Kommentar führte sich rasch in die Praxis ein und erlebte in den Jahren 1884/85 eine zweite, verbesserte Auflage. Der Verfasser bewies sein Interesse für das Seerecht auch in anderen Arbeiten, namentlich in der Teilnahme an der in Endemanns Handbuch des Handelsrechts erschienenen Darstellung des Seerechts, sowie in der Mitwirkung an dem Seerechtskongreſs zu Antwerpen (1885), über welchen er der deutschen Juristenwelt Bericht erstattete. Wenige Jahre später setzte der Tod leider seiner verdienstvollen Thätigkeit ein Ende.

Vor etwa zwei Jahren wurde mir der ehrenvolle Auftrag zu Teil, eine neue Ausgabe des Kommentars von Lewis an Stelle des Verfassers vorzubereiten. Durch fast zwanzigjährige eigene Übung im Seerecht und eigene Anschauung der Verhältnisse des Seeverkehrs im In- und Auslande hielt ich mich für berechtigt, den Auftrag anzunehmen, fand aber bald, daſs der Rahmen der Arbeit einer Erweiterung bedürfe. Letzteres ergab sich aus folgenden Erwägungen:

Unser Seegesetz nimmt unter den Seegesetzen der seefahrenden Nationen einen hervorragenden Rang ein. Wie der Franzose Courcy lobend hervorhebt, sucht unser Gesetz den modernen Verkehrsverhältnissen gerecht zu werden. Auch unsere Rechtsprechung hat sich zumeist in einer dem Gesetz würdigen Weise entwickelt. Dagegen hat unsere Litteratur damit nicht Schritt gehalten. Der Kommentar von Lewis ist der einzige wissenschaftlich selbständige Kommentar unseres Seerechts geblieben. Nur wenige in der seerechtlichen Praxis stehende Männer, wie namentlich Voigt und Mittelstein haben dankenswerte Einzelarbeiten geliefert. Auch in den Kreisen der Theoretiker hat das Seerecht seit der Einführung des Handelsgesetzbuchs verhältnismäſsig wenig Beachtung gefunden. Die erste Stelle unter den

allein dem Seerecht gewidmeten Arbeiten derselben nimmt das „Handbuch des Seerechts“ von Wagner ein. Gerade dies ist aber leider unvollendet geblieben.

Andererseits ist aber die Bedeutung einer umfassenden Bearbeitung des deutschen Seerechts aufserordentlich gewachsen. An erster Stelle ist hier der starke Aufschwung der deutschen Schiffahrt und des deutschen Seehandels in den letzten Jahrzehnten zu nennen. Dazu kommt, dafs unser deutsches Seegesetz ein Muster für andere Länder geworden ist. Solche Tochterrechte sind: bis zu einem gewissen Mafse das italienische Seegesetz und in weitestem Umfang die neuen Seegesetze von Dänemark, Schweden und Norwegen, welche aber in anregender Weise eigene Fortbildung versuchen. Unsere Rechtsprechung und Litteratur hat daher ein über das Mutterland hinaus reichendes Hinterland gewonnen. Eine 1892 erschienene italienische Übersetzung des Kommentars von Lewis ist als eine Anerkennung dieser Thatsache anzusehen. Es vollzieht sich ferner in neuerer Zeit ein höchst bemerkenswerter Übergang der Schiffahrt nicht allein von der Segel- zur Dampfschiffahrt, sondern namentlich von der Befrachtung ganzer Schiffe zum Stückgüterverkehr mit grofsen Dampferlinien. Damit sind neue Einrichtungen entstanden, welche rechtlich gestaltet werden müssen. Die Stellung des Schiffers, die Abwickelung der Frachtverträge hat sich dadurch verändert. Die zunehmende Erleichterung des Verkehrs durch Dampf und Draht hat — auch hiervon abgesehen — die bei vielen Rechtsregeln vorausgesetzte Isolierung des Schiffs vermindert. Die ungeheuren eisernen Schiffskörper, welche die Meere durchkreuzen, haben die Gefahren eines Zusammenstofses vermehrt und ziehen dadurch das Augenmerk auf manche bisher nicht beachtete Punkte.

Sollte eine neue Bearbeitung des deutschen Seerechts allen diesen Verhältnissen Rechnung tragen, so war bei der Unvollständigkeit der inländischen Litteratur es unmöglich, sich lediglich auf ein Nachtragen der neuen Erscheinungen aus inländischer Rechtsprechung und Litteratur seit der zweiten Auflage des Kommentars von Lewis zu beschränken. Dazu kam, dafs der letztere auch an sich von Lücken nicht frei war. Da die eigentliche seerechtliche Praxis dem Verfasser fehlte, so ist es nur natürlich, dafs der Praktiker nicht selten das vergeblich suchte, was er nötig hatte. Es war also schon an sich eine Vertiefung der Aufgabe erforderlich.

So ist es gekommen, dafs das vorliegende Werk trotz möglichster Erhaltung des noch Brauchbaren ein im wesentlichen neues geworden ist. Die einzelnen Institute sind neu durchgearbeitet. Die von Lewis nur zum Teil benutzte hanseatische Rechtsprechung ist neben der der höchsten Gerichte möglichst vollständig herangezogen und kritisch beleuchtet. Dieselbe liefert bei ihrer Mannigfaltigkeit eine reiche Fundgrube, die bei den

Instanzgerichten des übrigen Deutschlands bisher meistens unbenutzt geblieben war. Daneben ist aus der ausländischen Litteratur und Rechtsprechung vieles für unsere Verhältnisse Verwertbares mitgeteilt.

Die Arbeit beschränkt sich nicht auf den seerechtlichen Teil des Handelsgesetzbuchs. Es werden, wie auch schon teilweise bei Lewis, die seerechtlichen Nebengesetze des Reichs und der Einzelstaaten, auch soweit dieselben öffentlichrechtlichen Inhalts sind — nur unter Ausscheidung des Seevölkerrechts — mit berücksichtigt. Es fehlt bisher bei uns an einer solchen umfassenden Gesamtdarstellung des Seerechts, die um so notwendiger ist, als bei uns die öffentlichrechtlichen Gesetze nicht wie in anderen Ländern (z. B. Grofsbritannien, Italien) kodifiziert sind. Reeder, Schiffer, Spediteure, Befrachter, Schiffsmakler werden, mit Ausnahme des rein Lokalen, das für sie Wesentliche finden.

Das Seerecht hat mehr wie jedes andere Verkehrsrecht einen internationalen Zug. Deshalb ist auch ein Eingehen auf ausländisches Seerecht unerläfslich, nicht nur der Vergleichung mit dem inländischen und der häufigen unmittelbaren Anwendung wegen, sondern auch zu dem Zweck der Anbahnung einer internationalen Seerechtswissenschaft, die wieder die Grundlage einer Ausgleichung der jetzt noch zahlreichen Verschiedenheiten der Seerechte abgeben mufs. Dadurch wird die in den Seerechtskongressen neuerer Zeit und anderen ähnlichen Vereinigungen hervortretende Bestrebung zur Herbeiführung gemeinsamer Seerechtsgrundsätze gefördert. Die französischen Bearbeitungen des Seerechts sind hier mit gutem Beispiel vorangegangen. Auch bei den Amerikanern fängt man an, dasselbe Bedürfnis zu fühlen. Was Lewis nach dieser Richtung begonnen hatte, ist in erweitertem Mafsstab fortgesetzt, natürlich nicht mit dem Anspruch auf Vollständigkeit, die einen viel zu grofsen Umfang bedingen würde. Dieser Tendenz des Werks entsprechend, ist in der Einleitung eine Sonderdarstellung der für die Rechtsübung so wichtigen Grundsätze über die örtliche Geltung der seerechtlichen Gesetze vorangeschickt. An einer solchen fehlte es bisher sowohl in der inländischen wie in der ausländischen Litteratur.

Das vorliegende Werk hat stets das unmittelbare Bedürfnis der Praxis im Auge, vermeidet gröfsere geschichtliche Rückblicke, sucht aber auf Lücken des eigenen und Vorzüge fremden Rechts aufmerksam zu machen, um Stoff für künftige Verbesserung des ersteren zu geben.

Das Erscheinen dieses Werks fällt mit einer Reform unserer Gesetzgebung zusammen, die sich zum Teil auch auf das Seerecht bezieht. Das bürgerliche Gesetzbuch kommt teils allgemein als künftige subsidiäre Rechtsquelle, teils auch besonders in seinen Bestimmungen über Schiffshypotheken in Betracht. In beiden Beziehungen hat dasselbe neben dem zur Zeit geltenden bürgerlichen Recht Berücksichtigung gefunden.

Ein revidiertes Handelsgesetzbuch wurde dem Reichstag vorgelegt, als schon der Druck des vorliegenden Bandes begonnen war. Erst durch diese Vorlage wurde bekannt, dafs — auch abgesehen von der Seemannsordnung — einige Abänderungen und Ergänzungen des Seerechts vorgeschlagen würden. In der Einleitung dieses Bandes wird noch der Entwurf als solcher erwähnt. Inzwischen wurde aber das neue Handelsgesetzbuch angenommen und als Reichsgesetz vom 10. Mai 1897 verkündet. Dies Gesetz und das gleichzeitig verkündete Einführungsgesetz treten, soweit das Seerecht in Betracht kommt, mit dem B.G.B. zusammen am 1. Januar 1900 in Kraft. Da somit das alte Gesetz noch Jahre in Kraft bleibt, so ist vorgezogen, in dem Kommentar den Text dieses Gesetzes zu Grunde zu legen, bei jedem Artikel aber die Paragraphen des neuen Gesetzes und dessen Abweichungen anzugeben, soweit dieselben nicht nur in ganz unwesentlicher Sprachverbesserung bestehen. Die neuen Gesetze bringen im wesentlichen folgendes Neue:

Von allgemeinen Änderungen ist auch für das Seerecht der Wegfall der Vorschrift des Art. 1 des alten H.G.B. wichtig, wonach in Handelssachen subsidiär in erster Linie die Handelsgebräuche (Handelsgewohnheitsrecht) und erst in zweiter Linie das bürgerliche Recht anzuwenden war. Nach Art. 2 des neuen Einführungsgesetzes soll in Handelssachen, d. h. in den privatrechtlichen Beziehungen des Handelsverkehrs, soweit das Handelsgesetzbuch und andere Reichsgesetze Vorschriften nicht enthalten, vom 1. Januar 1900 an lediglich das bürgerliche Gesetzbuch zur Anwendung kommen. Dadurch werden dem letzteren widerstreitende partikuläre Gewohnheitsrechte ausgeschlossen. Dagegen ist es der Wissenschaft überlassen, wie weit Vorschriften des bürgerlichen Gesetzbuchs durch allgemeines Gewohnheitsrecht beseitigt beziehentlich durch allgemeines oder partikulares Gewohnheitsrecht ergänzt werden können. Die Berücksichtigung von Gebräuchen und Gewohnheiten in Ansehung der Bedeutung und Wirkung von Handlungen und Unterlassungen (Art. 279 altes H.G.B., § 346 neues H.G.B.) bleibt unberührt. Das neue Einführungsgesetz läfst ferner (Art. 15) auch öffentlich rechtliche Vorschriften der Landesgesetze unberührt, privatrechtliche Vorschriften derselben aber nur soweit, als im Handelsgesetzbuch auf die Landesgesetze verwiesen wird, mit Ausnahme der im § 4 des Gesetzes vom 2. Juni 1869 (vgl. unten S. 4) bereits vorbehaltenen Landesgesetze[1]) und ferner (Art. 20) der Vorschriften über Pfandrechte an im Bau begriffenen Schiffen und deren Zwangsversteigerung. Soweit die Ausnahmen reichen, können auch neue Landesgesetze erlassen werden (Art. 15). Von

1) Von diesen kommt nur § 54 der mecklenburgischen Einführungs-Verordnung in Wegfall (vgl. Bem. zu Art. 467).

materiellen Änderungen[2]) sind hervorzuheben: Nach § 1 neues H.G.B. ist auch der Schleppschiffahrtsunternehmer Kaufmann; es wird die Haftpflicht des Verfrachters gegenüber den strengen Vorschriften der Art. 560, 607 des alten H.G.B. eingeschränkt (neues

2) Pappenheim, „Das Seerecht in den Entwürfen", Goldschmidts Zeitschr. Bd. 46 S. 255 mifst den Änderungen des neuen H.G.B. zum Teil eine zu grofse Tragweite bei. Wenn § 480 den „Heimatshafen" als den Hafen definiert, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiff „betrieben wird" (statt früher Art. 435 und Registergesetz vom 25. Oktober 1867: „betrieben werden soll"), so wird dadurch ein Gegensatz zwischen dem Registerhafen und dem Heimatshafen im Sinn des H.G.B. nicht geschaffen, da als solcher nur der rechtliche Mittelpunkt des Betriebes anzusehen ist (vgl. unten S. 116 ff.), dessen Wahl auch eine äufsere Zusammengehörigkeit desselben mit diesem Hafen selbst dann bedingt, wenn thatsächlich zeitweilig oder dauernd die Seefahrt von einem anderen inländischen oder einem ausländischen aus betrieben wird (vgl. unten Bem. zu Art. 520 H.G.B.). Die Annahme einer Verschiedenheit des Registerhafens und Heimatshafens würde freilich, wie Pappenheim mit Recht betont, zu unleidlichen Konsequenzen und namentlich zu einer völligen Unsicherheit über die Befugnisse des Schiffers führen, der der Regel nach nur aufserhalb des Heimatshafens zur Vertretung des Reeders befugt ist. Ein registriertes Schiff trägt nach gesetzlicher Vorschrift (vgl. S. 94) den Namen des Registerhafens (Heimatshafens) an seinem Heck für jeden sichtbar. Es ist nie der Einwand zuzulassen, dafs der Heimatshafen ein anderer sei als der, dessen Name öffentlich im Register und am Schiffsrumpf zu lesen ist. Die Änderung wird in der Denkschrift S. 297 auch nur damit begründet, dafs nach Ausscheiden der Registervorschrift, welche die erste Eintragung (vor dem Betriebe) im Auge habe, die frühere Definition nicht mehr passe, ist also in Wahrheit nur redaktionell und darf künftig keinenfalls anders verstanden werden. — Die im Text erwähnten neuen Vorschriften über Konnossemente ändern die Wirkung derselben nicht. § 642 spricht nur von den Pflichten des Schiffers gegenüber dem Ablader, der von den Wirkungen des Konnossements Dritten gegenüber handelnde § 652 des neuen H.G.B. enthält ohne Änderung die frühere Vorschrift des Art. 653 des alten H.G.B. Das neue Gesetz bestimmt also: ob der Schiffer das Konnossement schon vor der Abladung (nach blofser Übernahme) in der neuen Form ausstellen darf, hat der Ablader zu bestimmen (§ 642 Abs. 5). Stimmt er bei, so wird nicht die Abladung, sondern nur die Übernahme im Konnossement bescheinigt (§ 643 Nr. 7). Dritten gegenüber gilt Übernahme oder Abladung als geschehen, sobald entweder diese oder jene im Konnossement bescheinigt ist (§ 652). Die Vorschrift des § 642 Abs. 4, dafs auch ein anderer Vertreter des Reeders als der Schiffer das Konnossement unterzeichnen kann, entspricht der schon bestehenden Praxis, welche übrigens nicht darauf beruhte, dafs man die unterzeichnenden Expedienten der Dampfer als Vertreter des Schiffers ansah (vgl. R.G.Entsch. Bd. 20 S. 54 ff.). Das Schiffspfandrecht kommt dabei kaum in Betracht (vgl. Art. 757 Nr. 8 H.G.B.). § 647 erstreckt die Vorschrift des Art. 649 altes H.G.B. ausdrücklich auf Namenkonnossemente, damit wird nur bisherige Praxis bestätigt. Die sonstige Änderung dieses Paragraphen ist m. E. nur redaktionell und unerheblich (vgl. Bem. zu Art. 649). — Die Erinnerungen in betreff der Verjährung (vgl. Text) scheinen mir ebenfalls nicht begründet. Dafs § 196 Nr. 3 B.G.B. auf Fracht und Nebenforderungen von Verfrachtern bezogen werden kann, wenn die gesetzgebenden Faktoren die bisherige Vorschrift gestrichen haben, weil § 196 Nr. 3 anwendbar ist (Denkschrift S. 309), scheint mir unbedenklich, es wird „Schiffer" hier im weiteren Sinn wie im H.G.B. gebraucht. Da das Pfandrecht an der Ladung spätestens 30 Tage nach Auslieferung erlischt (§ 623), so ist gegen die Änderung auch materiell nichts einzuwenden.

H.G.B. §§ 559, 606); Konnossemente können auch über noch nicht abgeladene, aber bereits übernommene Güter ausgestellt werden (neues H.G.B. §§ 642 Abs. 5, 643 Nr. 7); im Fall eines Schiffszusammenstofses mit beiderseitiger Schuld (altes H.G.B. Art. 737) werden neue Regeln eingeführt (neues H.G.B. § 735 Abs. 2), an Stelle der bisherigen einjährigen Verjährung von Fracht und Auslagen soll die zweijährige des § 196 B.G.B. treten. Es werden endlich die jetzt nur für Seeerwerbsschiffe geltenden Vorschriften über Veräufserung von Schiffen (neues H.G.B. §§ 474, 475), sowie über beschränkte Haftung der Reeder für Verschulden der Besatzung und im Fall eines Schiffszusammenstofses (neues H.G.B. §§ 485, 486 Abs. 1 Nr. 3, 734—739) auf alle Seeschiffe und deren Eigentümer ausgedehnt (neues Einf.Ges. Art. 6 und 7)[3]).

Aufserdem ist während des Drucks das neue Reichsgesetz vom 24. März 1897, betreffend die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung erschienen, welches auch Seeschiffe betrifft und ebenfalls am 1. Januar 1900 unter Beseitigung der Landesgesetze (vgl. S. 9) in Kraft tritt.

Die neuen, auf der Washingtoner Konferenz beschlossenen Regeln des Seestrafsenrechts mit besonderen Vorschriften für Fischer- und Lotsenfahrzeuge, datierend vom 9. und 10. Mai 1897, treten am 1. Juli 1897 in Kraft.

Die Verkündung des neuen Reichsgesetzes über das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897 ist eben erfolgt.

Auch diese neuen Gesetze werden mitgeteilt oder besprochen.

In Fortsetzung des vorliegenden ersten Bandes werden baldigst zwei weitere Bände nebst einem das ganze Werk betreffenden Register folgen, mit dem das Werk seinen Abschlufs findet.

Soweit die schwierige Aufgabe, die der Verfasser sich stellte, nicht gelöst ist, möge man den Willen für die That nehmen.

Leipzig, im Juni 1897.

Boyens.

3) Diese Ausdehnung ist so zu verstehen, dafs der Dritte — soweit er Ansprüche gegen den Eigentümer des Schiffs gewinnt, dieselben in der Art und mit der Beschränkung gewinnt, wie solche gegen ein Seeerwerbsschiff begründet sein würden. Es ist also anzunehmen, dafs der Anspruch das Pfandrecht des § 755 (jetzt Art. 758) geniefst und die kurze Verjährung des § 901 (jetzt Art. 906) darauf Anwendung findet. Die bisherigen landesgesetzlichen Einführungsgesetze, welche die Vorschriften der Art. 736 ff. auf Flufsschiffe erstreckten, hoben letzteres zum Teil ausdrücklich hervor, ersteres nicht. Es wurde aber die pfandrechtliche Natur des Anspruchs in der Praxis als selbstverständlich anerkannt, vgl. Hans. XIV Nr. 24 (O.L.G. Hamburg 16. September 1892, Reichsgericht 7. Jan. 1893), XV Nr. 18 (O.L.G. Hamburg 5. Dezember 1893). Da bei einem Seeschiff, welches nicht Seeerwerb treibt, von Fracht nicht die Rede sein kann, so handelt es sich nur um das Schiff mit Zubehör. Dieses haftet aber ohne Rücksicht darauf, ob dasselbe von dem Eigentümer oder einem anderen benutzt wird, vgl. Hans. XIV Nr. 21. Wird Art. 7 Einf.Ges. so verstanden, so dürften sich die Bedenken Pappenheims (in dem N. 2 erwähnten Aufsatz) gegen denselben erledigen.

Inhaltsverzeichnis des ersten Bandes.

Einleitung.

I. Die seerechtlichen Gesetze Deutschlands.

II. Die seerechtlichen Gesetze anderer Länder. 10

(vgl. Nachträge und Berichtigungen Nr. 2 und 3).

III. Örtliche Geltung der seerechtlichen Gesetze.

Einleitung.

In abgekürzter Form angeführte Werke.

Abbott (Lord Tenterden), *a treatise of the law relative to merchant ships and seamen, 13 ed. by* Bucknell & Langley, London 1892.

Alauzet, *commentaire du code de commerce, 3 éd.*, Paris 1879.

Anschütz und Völderndorff, Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch, Band III, Erlangen 1874.

Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten, hrsg. von Seuffert-Preufser, München 1847 ff.

Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handels- und Wechselrechts, hrsg. von Busch, Leipzig-Berlin 1862 ff.

Arnould, *on the law of marine insurance, 4. ed. by* Maclachlan, London 1872.

Aspinall, *Maritime law cases Vol. I bis VIII*, London (bis 1897).

Bédarride, *commerce maritime (commentaire), 2 éd.*, Paris 1876.

Beseler, System des gemeinen deutschen Privatrechts, 4. Aufl. 1885.

Bravard-Veyrières et Demangeat, *traité complet de droit commercial*, 2. Aufl. 1890/92.

Carver, *Carriage of goods by sea 2. edition*, London 1891.

Caumont, *dictionnaire universel de droit maritime*, Paris 1867.

Centralorgan für das deutsche Handels- und Wechselrecht. Neue Folge, hrsg. von Löhr-Hartmann, Elberfeld 1865 ff.

Cosack, Handbuch des Handelsrechts, 3. Aufl. 1895.

Courcy, *questions de droit maritime, 4 series*, Paris 1877/88.

Cresp, *cours de droit maritime*, hrsg. von Laurin, Paris und Aix 1876, 1878, 1882 (citiert Cresp, Laurin bei Cresp, Cresp-Laurin, je nachdem es sich um Ausführungen des einen oder des anderen oder von beiden handelt).

Crump, *the principles of the law relating to marine insurance and general average*, London 1875.

Delamarre et Lepoitvin, *traité théorique et pratique de droit commercial, nouv. éd.*, Paris 1860 f.

Desjardins, *traité de droit commercial maritime*, 9 Bde., Paris bis 1890.

Desty, *Manual of the law relating to shipping and admiralty*, San Francisco 1879.

Dufour, *droit maritime, commentaire des titres 1 et 2 l. II du code de comm.*, Rouen und Paris 1859.

Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, Jena 1880.

Endemann, das deutsche Handelsrecht, 3. Aufl., Heidelberg 1876.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, Bd. I und II, Leipzig 1881, 1882, Bd. III 1. Hlfte., Bd. IV Seerecht (von Lewis, Schroeder, Reatz) 1884.

Entscheidungen des (Bundes-) Reichs-Oberhandelsgerichts, hrsg. von den Räten des Gerichtshofs, Erlangen-Stuttgart 1871 ff.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, hrsg. von den Mitgliedern des Gerichtshofs, Leipzig 1880 ff.
Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs, Hamburg 1878 ff., citiert meistens S. A.
Foard, *a treatise on the law of merchant shipping and freight*, London 1880.
Gareis und Fuchsberger, Kommentar zum Handelsgesetzbuch 1891.
Gerber, System des deutschen Privatrechts, 17. Aufl., hrsg. von Cosack 1895.
Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts, Bd. I 2. Aufl. Stuttgart 1874, 1875, Bd. II Erlangen 1868 (2. Aufl. 1. Hft. Stuttgart 1883), 3. Aufl. I. Bd. 1. Abt. 1891.
Goujet et Merger, *dictionnaire de droit commercial, industriel et maritime, 3. éd. par* Ruben de Couder (unter diesem Namen citiert), Paris 1877 bis 1881.
Hahn, Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs, Bd. II 2. Aufl., Braunschweig 1883.
Hamburgische Gerichtszeitung, Hamburg 1868 ff., citiert H.G.Z. oder H.H.G.
Hanseatische Gerichtszeitung, Hamburg 1880 ff., citiert Hans.
Heise und Cropp, Juristische Abhandlungen, Hamburg 1827, 1830.
Hoechster et Sacré, *manuel de droit commercial maritime français et étranger*, Paris 1875.
Jacobs, *Droit maritime belge 2 Vol.*, Brüssel 1889.
Journal du droit international privé par Clunet, Paris 1874 ff.
Journal de Jurisprudence Commerciale et maritime continué par Delobre, Marseille (fortlaufend seit 1820).
Jurisprudence du Port d'Anvers, fortlaufend meistens citiert J. A. oder Journal Anvers.
Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, Berlin 1851.
Kent, *commentaries on American law 12 ed., edited by* Holmes, Boston 1873.
Koch, Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch mit Kommentar in Anmerkungen, 2. Aufl., Berlin 1868.
Law Reports (Sammlung von Entscheidungen englischer und amerikanischer Gerichtshöfe) namentlich der Probate-Division Admiralty & Eccles, Queens Bench oder einzelner Richter wie Swabey, Lushington, Story und anderer.
Lyon-Caën et Renault, *Traité du droit commercial 2e edit., Tome V*, Paris 1894, *Tome VI* 1896, citiert „Lyon-Caën".
Maclachlan, *a treatise on the law of merchant shipping, 4 ed.*, London 1892 (bisweilen irrtümlich „Malachlan" citiert).
Makower, Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch mit Kommentar, 11. Aufl., Berlin 1893.
Marsden und Marsfield, *Law of collisions at sea*, London 1891.
Mittelstein, Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht, Hamburg 1889.
Mittermaier, Grundsätze des gemeinen deutschen Privatrechts, Bd. II, 7. Ausg., Regensburg 1847.
Neues Archiv für Handelsrecht, hrsg. von Voigt u. s. w., Hamburg 1858 ff.
Newson, *a digest of the law of shipping and of marine insurance, 2 ed.*, London 1883.
Oliver's *shipping law manual, 6. ed. by* Mills Roche, London 1879.
Pardessus, *collection de lois maritimes*, Paris 1828—1845.
Pardessus, *cours de droit commercial, 6. éd.* hrsg. von Rozière, Bd. III, Paris 1856.
Perels, Handbuch des öffentlichen Seerechts 1884.
Parsons, *Treatise on the law of shipping*, 2 Bände, Boston 1869.
Pöhls, Darstellung des Seerechts (Bd. III der Darstellung des gemeinen deutschen und des hamburgischen Handelsrechts), Hamburg 1830 ff.
Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs, hrsg. von Lutz, Würzburg 1858 ff.
Revue internationale du droit maritime par Autrun, Paris 1881 ff.

Sammlung der Entscheidungen des Oberappellationsgerichts zu Lübeck, hrsg. von Kierulff, Hamburg-Lübeck 1866 ff.
Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, hrsg. von Ullrich, Hamburg 1858 ff.
Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, hrsg. von Seebohm, Hamburg 1868.
Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, hrsg. von Hermann und Hirsch, Hamburg-Leipzig 1871 ff.
Sirey, *Recueil général des lois et arrêts*, Paris fortlaufend.
Schaps, Kommentar zum deutschen Seerecht, 1. Lieferung, Berlin 1895.
Thöl, das Handelsrecht, Bd. I 6. Aufl., Leipzig 1879.
Thöl, das Handelsrecht, Bd. III (das Transportgewerbe), Leipzig 1880.
Valroger, *Le droit maritime, Commentaire 5 Vol.*, 1883/86.
Wagner, Handbuch des Seerechts, Bd. I 1884.
Wheeler, *The modern law of carriers*, Newyork 1890.
Zeitschrift das für gesamte Handelsrecht, hrsg. von Goldschmidt u. s. w., Erlangen-Stuttgart 1858 ff.
Aufserdem sind die Lehrbücher des Pandektenrechts von Dernburg, Regelsberger und Windscheid, die Lehrbücher über preufsisches Privatrecht von Förster-Eccius und Dernburg, sowie über deutsches Privatrecht von Stobbe nach den neuesten Auflagen citiert.
Die Handelsgesetzbücher sind mit dem Namen des Landes citiert. Portugal bedeutet das neue H.G.B. von 1888. Die Gesetzbücher von Schweden, Norwegen und Dänemark sind (wo dieselben übereinstimmen) der Kürze halber als „die skandinavischen Seegesetze“ citiert.

In dem Abschnitt Einleitung III sind endlich aufser diesen Werken allgemeinen Inhalts noch folgende Werke abgekürzt citiert:

Annuaire *de l'institut de droit international* (fortlaufend).
Asser (ed. Rivier), *Eléments de droit international privé ou du conflit des lois*, Paris 1884.
v. Bar, Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts, 2 Bde., 2. Aufl. 1889.
Böhm, Zeitschrift für internationales Privat- und Strafrecht (fortlaufend).
Fiore, *Droit international privé, traduit par Antoine: Lois civiles*, 2 Bde., Paris 1890.
Foote, *Private international jurisprudence, 2 ed.*, London 1890.
Laurent, *Le Droit civil internationale 8 Vol.*, Brüssel und Paris.
Nelson, *Selected cases, statutes and orders illustrative of the principles of private international law as administered in England with a commentary*, London 1889.
Niemeyer, Vorschläge und Materialien zur Kodifikation des internationalen Privatrechts, Leipzig 1895.
Phillimore, *Commentaries on international law*, 3. Aufl., 4 Bde. 1879/85.
Rattigan, *Private international law*, London 1895.
Story, *Commentaries on the conflict of laws in regard to contracts rights and remedies*, 8. Aufl 1883.
Weiss, *Traité élémentaire de droit international privé*, 2. Aufl., Paris 1890.
Westlake, Internationales Privatrecht, übersetzt von v. Holtzendorff 1884.
Wharton, *A Treatise on the Conflict of laws or private intern. law 2. ed.*, Philadelphia 1881.

Nachträge und Berichtigungen.

---

1. S. 6: Wo im Ausland für Deutsche Gerichtsbarkeit der Konsuln besteht, ist nach § 3 des Reichsgesetzes über die Konsulargerichtsbarkeit vom 10. Juli 1879 in Handelssachen zunächst das in dem betreffenden Gerichtsbezirk geltende Handelsgewohnheitsrecht und erst in zweiter Linie das deutsche Handelsgesetzbuch mit den übrigen Reichsgesetzen anzuwenden. Derselbe Grundsatz gilt nach dem Reichsgesetze vom 15. März 1888 für die deutschen Schutzgebiete (Kolonien) bezüglich der nicht eingeborenen Personen, welche der Gerichtsbarkeit des Kolonialrichters unterworfen sind. Für die Eingeborenen gelten die deutschen Gesetze nicht.

2. S. 14: Das dort erwähnte Seegesetz von **Japan** (Teil des Handelsgesetzbuchs) wurde wieder suspendiert und wird erst in neuer im Parlament beratener Bearbeitung des Entwurfs von Röſsler (nicht Röseler) demnächst in Kraft treten. Daſs letzteres bereits geschehen, habe ich nicht feststellen können.

3. S. 15: Das Handelsgesetzbuch von **Rumänien** datiert vom 10./22. Mai (nicht 26. März) 1887,
   das Handelsgesetzbuch von **Spanien** datiert vom 22. August 1885 (nicht 7. Januar 1886),
   das Handelsgesetzbuch von **Portugal** datiert vom 28. Juni (nicht Januar) 1888,
   das Handelsgesetzbuch von **Peru** datiert vom 15. Mai 1853 (nicht 1855).

Auſser den Nr. 12 genannten südamerikanischen Gesetzen ist noch zu nennen: Handelsgesetzbuch von **Ecuador** (Buch III: Seerecht), von der Nationalversammlung 1878 beschlossen, aber erst durch Dekret vom 1. März 1882 publiziert und seit 1. Mai 1882 in Kraft, amtliche Ausgabe Quito 1882, beruht wesentlich auf dem französischen *Code de comm.* (keine Schiffsregister). Von diesem Gesetz ist weder eine deutsche noch französische Übersetzung vorhanden. Bei Borchardt, „Handelsgesetze des **Erdballs**“ (nicht: **Weltballs**) ist das geltende rumänische Handelsgesetzbuch nicht übersetzt. Es ist aber eine deutsche Übersetzung von v. Boroschnay, Bukarest 1887, erschienen.

Die in Österreich-Ungarn geltenden (privatrechtlichen und öffentlichrechtlichen) Seegesetze sind in deutscher und italienischer Sprache als „Sammlung der Gesetze und Verordnungen für den See- und Hafendienst in der österreich-ungarischen Monarchie, herausgegeben von den See- und Hafenbehörden in Fiume“ (3 Bände und ein Beilageband) Triest 1883/85 erschienen. Soweit dieselben in Dalmatien gelten, gelten sie nach dem Berliner Vertrag von 1878 auch in Montenegro.

4. S. 22: ist im § 9 Z. 4 v. u. zu lesen „dem Schiffer“ statt „der Schiffsbesatzung“.

5. S. 38 in N. 26 ist zu lesen Abbott S. 957 (nicht 857).

6. S. 40 N. 29: Lyon-Caën teilt mifsbilligend in seinen *„Etudes de droit international privé maritime“* Paris 1883 S. 11 ff. noch neuere französische Entscheidungen (z. B. Rouen 31. Juli 1876, Havre 11. August 1877) mit: in denen Veräufserungen fremder Schiffe in Frankreich für ungültig gegenüber einer von französischen Gläubigern ausgebrachten Beschlagnahme erklärt wurden, weil dieselben nach dem Flaggenrecht dieser Schiffe nur im Register, nicht (wie das franz. Recht es fordert) im Certifikat vermerkt waren, bevor die Schiffe nach Frankreich kamen!

7. S. 44: Hier ist noch nachzutragen, dafs unsere Konkursordnung **im Konkurse** auch **gesetzliche Pfandrechte an Forderungen des Reeders** nur in den speciellen Fällen des Art. 41 R.Konk.Ordn. anerkennt, also speciell nicht Schiffsgläubigerrechte (*liens*, *privilèges*) an der Fracht oder sonstigen Forderungen, die nicht nach unserem H.G.B. begründet sind (Art. 41 Nr. 8 Konk.Ordn.).

Nach einigen Rechten erstreckt sich die **Schiffshypothek** unter gewissen Beschränkungen auch auf die Versicherungssumme aus einer Cascoversicherung des Eigentümers, so in Frankreich nach dem Gesetz vom 19. Februar 1889 (Art. 2), Belgien Art. 149, Portugal Art. 594, Argentinien Art. 1361. Näheres hierüber Bem. zu Art. 780. Soweit diese Gesetze nicht schon selbst Beschränkungen zu Gunsten gutgläubiger Zahlungen an den Versicherungsnehmer oder seinen Rechtsnachfolger enthalten, kommen auch hier die S. 44 erwähnten zwingenden Schutzgesetze zur Anwendung. Nach dem citierten französischen Gesetz haben aber auch die privilegierten Schiffsgläubiger an der Versicherungssumme dieselben Rechte (vgl. Bem. zu Art. 778). Hier kommen die Grundsätze des Textes und des ersten Absatzes dieses Nachtrags über gesetzliche Pfandrechte an Forderungen zur Anwendung. Lyon-Caën, Etudes p. 27 und 32 will gemäfs seiner allgemeinen Theorie in beiden Fällen lediglich das Recht der Flagge anwenden.

8. S. 51: Auch die Pflicht des Befrachters zur Abladung und sein Recht zum Rücktritt ist nach dem Recht des Abladehafens zu beurteilen (vgl. R.G. 22. Mai 1897 Jur. Wochenschr. 1897 S. 389).

8a. S. 70 Z. 16 und 17 von oben ist zu lesen: Die neueren Seegesetze (Portugal, Dänemark, Schweden und Norwegen) kennen eine solche Bestimmung nur zum Teil vgl. S. 156, 158.

9. S. 77 — § 55 —: An sich kann nur das Gesetz des Orts, wo sich jeweilig das Schiff befindet, über das Erlöschen der Schiffsgläubigerrechte entscheiden. Es erscheint daher als eine Anomalie, wenn unsere Gesetze das gerichtliche Aufgebot der Schiffsgläubiger deutscher Schiffe nach einer freiwilligen Veräufserung auch dann zulassen, wenn sich das Schiff im Ausland befindet, also zu einer Zeit, wo dasselbe dem Machtbereich unserer Gerichte und unseres Gesetzes entrückt ist (anders bei der Zwangsversteigerung vgl. § 163 Reichsges. vom 24. März 1897). Dennoch machen weder die bis zum 1. Januar 1900 geltenden, in allen sechs Bundesseestaaten vorhandenen Vorschriften noch der in Aussicht genommene Entwurf des § 850a der Civ. Proz.Ordn., welcher am 1. Januar 1900 an deren Stelle treten soll (vgl. Beilage des dem Reichstag vorgelegten Entw. des neuen H.G.B.) den Erlafs des Aufgebots davon abhängig, dafs das Schiff sich zur Zeit desselben im Inland befindet. Es ist zu wünschen, dafs in das letztgedachte Gesetz noch eine entsprechende Beschränkung aufgenommen werde. Geschieht dies nicht, und beansprucht unser Aufgebot das Erlöschen aller Schiffsgläubigerrechte (nicht nur der inländischen), so müfsten wir folgerichtig in betreff des Erlöschens der Schiffsgläubigerrechte fremder in unseren Häfen liegender Schiffe auch deren Flaggenrecht anerkennen. Wir müfsten also z. B. anerkennen, dafs gemäfs Art. 193 des französischen *Code de comm.* die deutschen Schiffsgläubiger eines unsere Häfen befahrenden französischen

Schiffs ihr Pfandrecht verloren haben, sobald nach einer freiwilligen Veräufserung des Schiffs der Erwerber ohne Protest der Gläubiger eine Reise gemacht hat. Dies würde jedoch gewifs zweckwidrig sein. Umgekehrt mufs vielmehr der Art. 193 cit. auf deutsche Schiffe (die französische Häfen befahren und dort veräufsert werden) angewandt werden. Lyon-Caën, Etudes p. 33 will freilich auch in allen diesen Beziehungen das Recht der Flagge anwenden.

10. S. 79. Lyon-Caën (Etudes p. 19 und 29) will dagegen das *droit de suite* der Gläubiger des Veräufserers — obwohl sie kein Pfandrecht haben — doch bestehen lassen, wenn das Flaggenrecht dasselbe gewährt.

11. S. 87 und 89 ist das neue H.G.B. noch nach dem letzten Entwurf citiert, es sind nunmehr die entsprechenden Paragraphen des endgültigen Gesetzestextes zu lesen, also z. B. statt § 466: § 474 u. s. w.

12. S. 113 Z. 15 v. o. lies statt „Verhandlung“: „Verpfändung“.

13. S. 115 ist zu lesen Z. 4 v. o. einer Schiffspart, Z. 10 v. o. statt das Part: die Part und in der N. 17 Z. 3 v. o. statt „des inländischen Parts: „der ausländischen Part“ und Z. 7 v. o. statt „des Parts“: „der Part“.

14. S. 115: Das *Institut de droit intern.* hat in seiner Tagung zu Venedig (September 1896) ein internationales Gesetz über Erwerb und Verlust des Flaggenrechts entworfen. Darnach soll es ausreichen, wenn $^2/_3$ der Reeder Inländer sind. Es soll ferner erst durch Löschung im Register das Recht verloren gehen, die nationale Flagge zu führen und diese Löschung darf erst nach fruchtlosem Ablauf einer gesetzlichen Frist erfolgen, wenn ein kritischer Übergang einer Part an Ausländer stattfindet, der binnen der Frist nicht redressiert wird, vgl. Annuaire 1896 p. 72, 73.

15. S. 133—139 ist das neue H.G.B. noch in den Überschriften der Seiten und in dem Text nach dem letzten Entwurf citiert, es sind nunmehr die Paragraphen des endgültigen Gesetzes zu lesen, also z. B. an Stelle des § 466 zu lesen: § 474, an Stelle des § 358 zu lesen: § 366.

15a. S. 174 N. 2 Z. 6 v. u. zu lesen: Schiffahrt statt Seefahrt.

16. S. 189 Abs. 1. In betreff der juristischen Natur des Anspruchs der Schiffsgläubiger (insbesondere aus der Bodmerei) sind noch zu vergleichen: Bremer, Hypothek und Grundschuld 1869 S. 53 ff., 71 ff.; Matthias, foenus nauticum 1881 S. 108 ff.; v. Holtzendorff, Rechtslexikon (Behrend) voce Bodmerei; Lewis, Kommentar II S. 5 N. 1; Arthur Goldschmidt, Die rechtliche Natur des Bodmereivertrags (Dissertation), Hamburg 1895 S. 22 ff. und die dort Citierten. Da unser System es dem Schuldner nicht wie das nordamerikanische gestattet, durch blofse Bezahlung des Werts des Seevermögens die Gläubiger abzufinden, sondern nur durch Hingabe desselben in Natur oder volle Bezahlung, so besitzen dieselben freilich ein indirektes Zwangsmittel, durch welches sie möglicherweise mehr erlangen können, als jenen Wert. Dies ändert aber die Natur des Anspruchs nicht. Die Gläubiger haben ein Recht auf Zahlung ebensowenig wie auf die übrigen S. 196/197 a, c und d bezeichneten Leistungen, durch welche der Reeder das Seevermögen notgedrungen vermehrt, wenn er den Betrieb fortsetzen will. Die Auffassung von Bremer, dafs in der Bodmerei lediglich Kauf eines Wertanteils zu finden sei, ist aber abzuweisen, weil dadurch folgerichtig auch das Recht des Schuldners, die Aneignung des Werts durch Vollzahlung abzuweisen, abgeschnitten würde. Von den Pekuliengläubigern und anderen bei Goldschmidt S. 38 genannten, beschränkt berechtigten Gläubigern unterscheiden sich die Schiffsgläubiger durch ihr Pfandrecht (bestimmte Rangordnung, Verfolgbarkeit gegen Dritte), welches jenen fehlt.

17. S. 185 N. 3 Z. 4 v. u. zu lesen: Art. 477 statt Art. 474.

18. S. 192 ist Z. 22 v. o. zu lesen statt: Entsch. Bd. 36 S. 1 ff.: Entsch. Bd. 36 S. 116 ff.

19. S. 240 zu Z. 1 und 2 v. o. So auch Gierke, Deutsches Privatrecht I S. 671.

20. S. 255 Abs. 2 Z. 2 v. u. zu lesen: Art. 458 N. 5 statt Art. 458 N. 3.

21. S. 300 in N. 1 Z. 12 v. o. zu lesen: Lords statt Cords.

22. S. 376 Z. 3 v. u. zu lesen: zu dessen Vertretung statt zu dessen Vertreter.

23. S. 387 Z. 7 v. o. das Wort „aber“ zu streichen.

24. S. 397 N. 2 Z. 1 v. o. zu lesen: b bis e statt b bis c.

25. S. 408 unter 2d Z. 1 v. o. zu lesen: Notverkauf der Ladung statt Notverkauf des Schiffs.

EINLEITUNG.

I. Die seerechtlichen Gesetze Deutschlands.

1. Das Seerecht ist schon frühzeitig in einzelnen deutschen Ländern durch die Gesetzgebung normiert worden. So ist das in einer Fassung aus dem J. 1292 erhaltene, später in die Statuten von 1497 aufgenommene Hamburger Schiffsrecht in seiner ältesten Gestalt wahrscheinlich bereits vor dem Stadtrecht von 1270 entstanden. Ebenso ist in Lübeck ein Seerecht im J. 1299 ausgearbeitet. Ein geschriebenes Seerecht, welches allerdings zunächst fast ausschliefslich öffentlichrechtlicher Natur ist, tritt uns auch seit dem 14. Jahrh. entgegen in den Hanserezessen, während das Hanseatische Seerecht eine Sammlung der Statuten und der Gebräuche des Hansebundes ist, welche 1591 von der Hansa veranstaltet, 1614 aber einer Revision unterworfen und unter dem Titel „Der Ehrbaren Hansestädte Schiffsordnung und Seerecht" publiziert wurde. Aus der späteren Zeit sind namentlich hervorzuheben das Revidierte Lübische Recht B. VI, B. III Tit. 4 u. 13, B. IV Tit. 1; das Hamburgische Stadtrecht von 1603 T. II Tit. 13—19; das Preufsische Seerecht vom 1. Dezember 1727 und Preufs. Allg. Landr. T. II Tit. 8 §§ 1383—2451.

Abgesehen vom Preufsischen Landrecht sind diese Partikulargesetzgebungen keine exklusiven Gesetzgebungen, und so rekurrierte man denn auf das gemeine Recht, welches ein ungeschriebenes war, wennschon die Privatsammlungen der Seerechtsgebräuche geradezu *legis vicem* hatten und man sich auf die in denselben enthaltenen Rechtssätze fast wie auf die Paragraphen von Gesetzbüchern berief. Unter diesen kommt für Norddeutschland namentlich das Wisby'sche Seerecht aus dem 15. Jahrh. in Betracht.

Die Kommission zur Beratung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs hatte auch die Aufgabe, den Entwurf eines Seerechts festzustellen. Zur Grundlage ihrer hierauf bezüglichen Beratungen diente der preufsische Entwurf des Seerechts, welcher das IV. B. (die Art. 385—692) des „Entwurfs eines Handelsgesetzbuchs für die Preufsischen Staaten" ausmachte („vom Seehandel",

in 12 Titeln[1]). Daneben wurde der Entwurf eines österreichischen Privatseerechts von 1848 (in 331 §§[2]) berücksichtigt. Die Beratung des Seerechts wurde unternommen, nachdem das Handelsrecht im engeren Sinne in erster und zweiter Lesung durchberaten war. Zu diesem Behufe wurde der Sitz der Konferenz nach Hamburg verlegt. Nach einem bereits am 26. Juni 1857 in Nürnberg gefafsten Beschlusse sollten sich an diesen Beratungen alle Mitglieder der Kommission beteiligen, welche teilzunehmen in der Lage wären. Trotzdem gehörte weniger als die Hälfte der Mitglieder der Nürnberger Konferenz der Hamburger Konferenz an, während eine Anzahl neuer Mitglieder, zum Teil Juristen, zum Teil aus den kaufmännischen und nautischen Kreisen hinzutrat[3]). Es fanden zwei Lesungen statt. Der ersten waren 245 Sitzungen (177 bis 421 der Sitzungen der Handelsrechts-Konferenz überhaupt) gewidmet, welche vom 28. April 1858[4]) bis 25. Oktober 1859 stattfanden; der zweiten Lesung 126 Sitzungen (Sitzung 422 bis 547), deren erste am 9. Januar und deren letzte am 22. August 1860 abgehalten wurde. Der Entwurf aus erster Lesung umfafst 390 Artikel (Art. 395—784 des H.G.B.[5]), der Entwurf aus zweiter Lesung 480 Artikel (Art. 432—911 des H.G.B.[6]). Die Beratungen selbst sind in Kürze wiedergegeben in den Protokollen der Kommission[7]). Diese bilden daher ein wichtiges Hülfsmittel für die Interpretation[8]). Im ersten und ebenso im zweiten Entwurf erscheint das Seerecht nicht als IV. Buch des H.G.B., sondern als V., indem in der zweiten Lesung des Handelsrechts im engeren Sinne die Titel „von der stillen Gesellschaft“ und „von der Vereinigung zu einzelnen Handelsgeschäften für gemeinschaftliche Rechnung“ zu einem eigenen III. Buch zusammengestellt wurden, wodurch das III. Buch des preufs. Entw. „von den Handelsgeschäften“ zum IV. geworden war.

---

1) Im Buchhandel erschienen T. I „Entwurf“ Berlin 1857 (S. 71—123; T. II „Motive“ 1857—1859 S. 214—368); auch abgedruckt in der Lutz'schen Ausgabe der Protokolle, Beilageband S. 339—397. Über den preufs. Entwurf handelt Goldschmidt, H.R. (2. Aufl.) I S. 94—98.

2) Abgedruckt in der Lutz'schen Ausgabe der Prot., Beilageband S. 277—327.

3) Die Namen der Mitglieder führt auf Goldschmidt, H.R. I S. 102 N. 1.

4) Am 26. April 1858 war die Konferenz zu Hamburg in einer vorbereitenden Sitzung eröffnet worden.

5) Abgedruckt in der Lutz'schen Ausgabe der Prot., Beilageband S. 398—484.

6) Dieser Entwurf ist herausgegeben Würzburg 1866 von Lutz, zugleich als 5. Heft des Beilagebandes der Protokolle. Ebenso findet er sich in einem besonderen Beilageband der offiziellen Ausgabe der Protokolle.

7) Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs, offizielle Folioausgabe — die jedoch nicht in den Buchhandel gekommen ist — 9 Teile, Nürnberg 1857—1861; Oktavausgabe von Lutz, 9 Teile (mit gleicher Seitenzahl), Würzburg 1858 ff., von denen sich auf das Seerecht T. 4—8 beziehen.

8) Vgl. über die Bedeutung der Protokolle Hahn, Komment. zum D. H.G.B. I Einl. S. LXII ff.

Das V. Buch des H.G.B. enthält in 12 Titeln die Normen für die bei der Seeschiffahrt vorkommenden Rechtsverhältnisse (mit Einschlufs der Seeversicherung), soweit sie privatrechtlicher Natur sind, ohne jedoch diese Grenze ganz streng einzuhalten, indem auch manche Vorschriften des öffentlichen Rechts gegeben werden. Natürlich ist der Art. 1 des H.G.B. auch für das Seerecht mafsgebend, wonach bei Lücken des Gesetzes an erster Stelle auf die Usancen des Seeverkehrs und, in Ermangelung von solchen, auf die Grundsätze des allgemeinen bürgerlichen (also, je nach dem Rechtsgebiet, gemeinen oder partikulären) Rechts zu rekurrieren ist. Dafs die allgemeinen Regeln des Handelsrechts auch auf die seerechtlichen Institute Anwendung finden, versteht sich ebenso sehr von selbst, als dafs die Grundbegriffe des bürgerlichen Rechts auch in den Rechtsverhältnissen des Handelsrechts Platz greifen.

Mit dem H.G.B. überhaupt ist dem V. Buch desselben, dem Seerecht, in den einzelnen deutschen Staaten, in den einen früher, in den anderen später, durch besondere Einführungsgesetze[9])

9) Von den Einführungsgesetzen der Landesgesetze kommen nach Ausscheidung der durch die Reichsgesetze oder späteren Landesgesetze hinfällig gewordenen Bestimmungen noch folgende Bestimmungen für das Seerecht in Betracht:

I. Preufsen: a. Ältere Landesteile: Einf.G. vom 24. Juni 1861 Art. 54 und 55, welche die Bestimmungen, die in den Art. 448 und 489 H.G.B. den Landesgesetzen reserviert sind, königlicher Verordnung vorbehalten. Art. 57 enthält gemäfs des Art. 701 H.G.B. Vorschriften über die Dispache, Art. 58 gemäfs Art. 768 H.G.B. landesgesetzliche Vorschriften über das Aufgebot von Pfandrechten im Falle freiwilliger Veräufserung, Art. 59 (zuerst nur für das landrechtliche Gebiet) gemäfs des Art. 780 H.G.B. Vorschriften über Schiffshypotheken. Art. 57 gilt nach § 29 Ausf.Ges. zur Civilprozefsordnung vom 24. März 1879 für die ganze Monarchie einschliefslich Helgolands (Verordn. vom 22. März 1890 II Nr. 9). Art. 59 hat durch spätere Gesetze auch für Neuvorpommern und Rügen, Schleswig-Holstein und Hannover einschliefslich Jadegebiets Gültigkeit erlangt vgl. Bem. zu Art. 780.

b. Hannover: Einführungsgesetz vom 5. Oktober 1864. §§ 32 und 33 enthalten Bestimmungen über den Begriff des Heimatshafens in Anschlufs an Art. 448 H.G.B., § 34 über Journalführung kleinerer Fahrzeuge in Anschlufs an Art. 489 H.G.B. Die §§ 29 und 37 enthalten in Anschlufs an Art. 615 H.G.B. Bestimmungen darüber, in welcher Art und Weise zu verfahren ist, wenn sich Verfrachter (Schiffer) und Empfänger über die Art und Weise, wie Zug um Zug zu erfüllen ist, nicht einigen können. § 38 hält in Anschlufs an Art. 679 H.G.B. das Gesetz vom 19. März 1852 über die Beförderung von Passagieren nach überseeischen Häfen aufrecht. § 42 enthält in Anschlufs an Art. 768 H.G.B. Vorschriften über das Aufgebot im Falle freiwilliger Veräufserung von Schiffen.

c. Schleswig-Holstein: Einführungsgesetz vom 5. Juli 1867 (welches nach der Verordn. vom 22. März 1891 IV auch in Helgoland gilt): § 67 enthält Bestimmungen über Heimatshäfen in Anschlufs an Art. 448 H.G.B. § 68 über Journalführung kleinerer Fahrzeuge in Anschlufs an Art. 489 H.G.B. § 80 über Aufgebot im Falle freiwilliger Veräufserung der Schiffe in Anschlufs an Art. 768 H.G.B.

d. Jadegebiet: Nach dem Gesetz vom 9. März 1870 gilt hier das hannöversche Einführungsgesetz. Nur in betreff des Begriffs Heimatshafen enthält das Gesetz in Anschlufs an Art. 448 H.G.B. in § 2 noch eine weitere Bestimmung.

Gesetzeskraft gegeben worden, wobei bald mehr, bald minder Ergänzungen und Modifikationen des von der Hamburger Konferenz hergestellten Entwurfs beliebt wurden.

II. Hamburg: Einführungsgesetz vom 22. Dezember 1865: § 46 enthält Bestimmungen über Heimatshäfen in Anschlufs an Art. 448 H.G.B. § 47 über Journalführung von Küstenfahrern in Anschlufs an Art. 489 H.GB. § 50 Bestimmungen zu den Art. 609 und 610 H.G.B. (vgl. § 4 des Bundesgesetzes vom 5. Juni 1869 im Text). § 51 darüber, in welcher Art und Weise zu verfahren ist, wenn sich Verfrachter (Schiffer) und Empfänger über die Art und Weise, wie Zug um Zug zu erfüllen ist, nicht einigen können, in Anschlufs an Art. 615 H.G.B. § 56 hat in Anschlufs an Art. 473 H.G.B. Vorschriften über den freiwilligen öffentlichen Verkauf von Schiffen und läfst in Anschlufs an Art. 768 H.G.B. ein Aufgebot der Gläubiger bei freiwilliger, gerichtlicher Veräufserung hamburgischer Schiffe zu. Die §§ 65—67 enthalten Bestimmungen über gesetzliche Pfandrechte an Schiffen (aufserhalb der Fälle des Art. 757 H.G.B.) und vertragsmäfsige Specialpfandrechte in Anschlufs an Art. 780 H.G.B. Letztere Vorschriften sind durch das neue Gesetz betr. die Verpfändung von Schiffen vom 27. April 1885 ergänzt.

III. Bremen: Einführungs-Verordnung vom 6. Juni 1864: § 40 enthält Bestimmungen über Heimatshäfen in Anschlufs an Art. 448 H.G.B. § 26 regelt die Erfüllung Zug um Zug in Anschlufs an Art 615 H.G.B. § 37 reserviert dem Verfrachter aufser dem Pfandrecht nach Art. 624 H.G.B. noch das nach der Erbe- und Handfestenordnung § 130e ihm zustehende allgemeine gesetzliche Pfandrecht. § 45 enthält eine Vorschrift über die uneigentliche Bodmerei in Anschlufs an Art. 701 H.G.B. Die §§ 47 und 49 (welche durch ein späteres Gesetz vom 15. Dezember 1887 geändert sind) enthalten Vorschriften über gesetzliche Pfandrechte (aufser der Fälle des Art. 757 H.G.B.) und über das Aufgebot von Gläubigern im Falle freiwilliger Veräufserung des Schiffes in Anschlufs an die Art. 780 und 768 H.G.B.

IV. Lübeck: Einführungsgesetz vom 26. Oktober 1864: Art. 17 enthält Vorschriften über den Heimatshafen in Anschlufs an Art. 448 H.G.B. Art. 19 über das Aufgebot von Gläubigern im Falle freiwilliger Veräufserung von Seeschiffen in Anschlufs an Art 768 H.G.B.

V. Mecklenburg-Schwerin: Einführungs-Verordnung vom 28. Dezember 1863: Die §§ 51—55 (vgl. § 4 des Reichsges. vom 5. Juni 1879 im Text), die zum Teil durch die spätere Verordnung vom 22. Oktober 1869 geändert sind, enthalten Vorschriften über die Reederei, die in dem Titel von der Reederei an den betreffenden Stellen mitgeteilt und besprochen werden. § 57 enthält Bestimmungen über Heimatshäfen in Anschlufs an Art. 489 H.G.B. §§ 58 und 59 geben Vorschriften über Verklarungen, die, soweit dieselben nicht obsolet sind, zu Art. 490 und 492 H.G.B. mitgeteilt werden. Die §§ 40 und 70 enthalten Vorschriften über die Art und Weise, in der zu verfahren ist, wenn Verfrachter (Schiffer) und Empfänger sich über die Art, in der Zug um Zug zu erfüllen ist, nicht einigen können, in Anschlufs an Art. 615 H.G.B., § 72 über die gerichtliche Bestätigung der Dispache in Anschlufs an Art. 731 H.G.B. § 76 läfst in Anschlufs an Art. 768 H.G.B. ein Aufgebot der Gläubiger bei freiwilliger Veräufserung der Schiffe zu.

VI. Oldenburg: Einführungsgesetz vom 18. April 1864: Art. 27 und 28 enthalten Vorschriften über Heimatshäfen in Anschlufs an Art. 448 H.G.B. Art. 29 über Journalführung kleiner Fahrzeuge in Anschlufs an Art. 489 H.G.B. Art. 25, 31 über die Regelung der Erfüllung Zug um Zug in Anschlufs an Art. 615 H.G.B. Art. 32 reserviert in Anschlufs an Art. 679 H.G.B. dem früheren Gesetz vom 3. August 1853 über Beförderung von Schiffspassagieren nach überseeischen Häfen fortdauernde Gültigkeit. § 35 läfst ein Aufgebot der Gläubiger bei freiwilliger Veräufserung von Schiffen (wenn mindestens 10 Last) in Anschlufs an Art. 768 H.G.B. zu.

Alle diese noch gültigen Bestimmungen der Landesgesetze werden bei den oben angezogenen Artikeln des H.G.B. mit abgedruckt und erörtert.

Nach Errichtung des Norddeutschen Bundes wurde zunächst ein neues Gesetz für den letzteren, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867 erlassen, wodurch die Art. 432—438 H.G.B. abgeändert wurden und dazu eine auf Grund des Art. 55 der Verfassung des Norddeutschen Bundes erlassene Verordnung des Bundes-Präsidiums vom 25. Oktober 1867, betreffend die Bundesflagge für Kauffahrteischiffe. Durch ein weiteres Gesetz des Norddeutschen Bundes vom 5. Juni 1869 wurde sodann das H.G.B. zu einem Bundesgesetz erklärt. Über das Verhältnis desselben zu den Landesgesetzen enthält dies Gesetz — soweit das Seerecht beteiligt ist — folgende Vorschriften:

§ 2: Die bei oder nach der Einführung des Handelsgesetzbuchs in die einzelnen Bundesstaaten oder deren Landesteile im Wege der Landesgesetzgebung erlassenen Vorschriften bleiben als landesgesetzliche Vorschriften insoweit in Kraft, als sie nur eine Ergänzung und nicht eine Abänderung einer Bestimmung des Handelsgesetzbuchs enthalten.

§ 3: Insbesondere bleiben folgende auf die Einführung des Handelsgesetzbuchs sich beziehende landesgesetzliche Vorschriften in Kraft:

B. In Ansehung des Handelsgesetzbuchs:

1. Die Vorschriften, nach welchen unter Landesgesetzen im Sinne des Handelsgesetzbuchs nicht blofs die förmlichen Gesetze, sondern das gesamte Landesrecht zu verstehen und in Ansehung der betreffende Vorbehalte des Handelsgesetzbuchs die Erlassung mafsgebender Vorschriften auf anderem Wege als auf dem Wege der förmlichen Gesetzgebung, soweit dies nach dem Landesrecht zulässig, nicht ausgeschlossen ist.

§ 4: Als Landesgesetze bleiben, auch insoweit sie Abänderungen des Handelsgesetzbuches enthalten, in Geltung:

für das Grofsherzogtum Mecklenburg-Schwerin:
die §§ 51—55 der die Publikation des Handelsgesetzbuchs betr. V. vom 28 Dezember 1863;

für die freie und Hansestadt Bremen:
die am 12. Februar 1866 publizierte, die Löschung der Seeschiffe betr. obrigkeitliche Verordnung;

für die freie und Hansestadt Hamburg:
der § 50 des am 22. Dezember 1865 publizierten Einführungsgesetzes zum Allgem. Deutschen Handelsgesetzbuch.

Der Norddeutsche Bund erliefs endlich noch: ein Gesetz vom 8. November 1867, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate, von denen mehrere Bestimmungen, insbesondere die §§ 30—37 für das Seerecht in Betracht kommen.

Diese Gesetze des Norddeutschen Bundes und dadurch auch das Handelsgesetzbuch selbst wurden nach

Errichtung des Deutschen Reichs zu Reichsgesetzen, indem dieselben in die süddeutschen Staaten teils (in Baden, Südhessen und Württemberg) durch die Bündnisverträge vom 1. Januar 1871, teils (in Bayern) durch das Reichsgesetz vom 22. April 1871 eingeführt wurden. Die Einführung in Elsafs-Lothringen geschah durch das Gesetz vom 1. Oktober 1872.

Die Reichsgesetzgebung[9a]) ist dann noch in folgender Weise weiter thätig gewesen:

a. durch die Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872, wodurch die Rechtsverhältnisse der Seeleute nicht nur — wie im H.G.B. — in privatrechtlicher, sondern auch in öffentlichrechtlicher Beziehung geregelt worden sind: Der Tit. IV des Buches V H.G.B. wurde durch dies Gesetz aufgehoben. Eine neue „Seemannsordnung“ ist in Vorbereitung;
b. durch Reichsgesetz, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute, vom 27. Dezember 1872 (s. hinter den Bem. zur Seemannsordnung);
c. durch Reichsgesetze, betreffend die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 28. Juni 1873, Reichsgesetz vom 15. April 1885, Reichsgesetz vom 23. Dezember 1888, welche die Vorschriften des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 ergänzen und ändern. Ausführungsverordnungen zu diesen Gesetzen enthalten die „Vorschriften des Bundesrats über Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe“ vom 13. November 1873, ergänzt durch Beschlüsse desselben über die Formen der Schiffscertifikate vom 31. Januar 1889 und 1. September 1892. Diese Gesetze sind hinter den Art. 432 und 438 mitgeteilt;
d. durch die Reichs-Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 (s. hinter Art. 756);
e. durch kaiserliche Verordnungen, welche (anknüpfend an § 145 des Strafgesetzbuchs) das Seestrafsenrecht u. s. w. regeln. Als solche sind zur Zeit noch in Kraft: Verordnung über das Verhalten der Schiffe nach dem Zusammenstofs von Schiffen auf See vom 15. August 1876 (es steht Einführung neuer Regeln auf Grund der Washingtoner Konferenzen bevor), Not- und Lotsen-Signalordnung auf See und in den Küstengewässern vom 14. August 1876, Verordnung zur Verhütung des Zusammenstofses der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 (Art. 10 geändert durch Verordnung vom 16. Februar 1881), ergänzt durch Verordnung vom 29. Juli 1889: vgl. Bem. zu Art. 736 ff.;
f. durch Reichsgesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877;

9a) In betreff des Einflusses der jetzt beendeten Revision des H.G.B. auf das Seerecht verweise ich auf die Vorrede.

g. durch Reichsgesetz, betreffend die Schiffsmeldungen bei den Konsulaten des Deutschen Reichs vom 25. März 1880 (dazu Ausführungsverordnung vom 28. Juli 1880): vgl. Bem. zu Art. 483;

h. durch Reichsgesetz, betreffend die Küstenschiffahrt, vom 22. Mai 1881 (hierzu kaiserliche Verordnungen, betr. die Berechtigung fremder Flaggen zur Ausübung der deutschen Küstenfrachtfahrt);

i. durch Reichsgesetz, betreffend die Unfallversicherung der Seeleute und anderer bei der Schiffahrt beteiligter Personen, vom 13. Juli 1887 (wegen Ausdehnung der Versicherung auf die Besatzung von Hochseefischereidampfern und Fahrzeuge grofser Heringsfischerei s. Bekanntmachungen des Reichskanzlers vom 14. Juni 1895 und 6. Februar 1896: vgl. Bem. zu Art. 480).

k. Das Reichsgesetz, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung, gilt nach § 1 Nr. 3 (mit Ausnahme vorübergehender Dienstleistungen: vgl. Bekanntm. vom 24. Januar 1893) auch für die Besatzung von Schiffen.

l. Die Reichsgewerbeordnung enthält in den §§ 31, 34, 40 und 53 Vorschriften über die Befähigungsnachweise für Seeschiffer, Seesteuerleute und Lotsen, sowie die Erteilung der Genehmigung zur Ausübung des Lotsengewerbes. Auf Grund dieser Gesetze sind Vorschriften des Bundesrats über die Prüfung von Seeschiffen, Steuerleuten und Maschinisten erlassen, und zwar für Seeschiffer und Steuerleute vom 6. August 1887 (ergänzt 11. Juni 1891, 4. März 1895), für Maschinisten vom 26. Juli 1891: vgl. Bem. zu Art. 478 und zur Seemannsordnung.

m. Vom Bundesrat sind auf Grund Art. 54 der Reichsverfassung erlassen die zur Zeit in Geltung stehende Schiffsvermessungsordnung vom 20. Juni 1888, abgeändert durch neue Vorschriften vom 1. März 1895 (dazu Instruktion vom 26. März 1895) und besondere Vorschriften über Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal vom 30. März 1895: vgl. Bem. Nr. V zu den Art. 422—438.

n. Durch kaiserliche Verordnungen vom 22. März 1891, vom 14. Dezember 1892 und vom 27. Juli 1895 sind das H.G.B., das Einführungsgesetz vom 5. Juni 1869, die Gesetze über die Führung der Reichsflagge, über die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe (oben c), sowie die oben unter d, f, i und h bezeichneten Gesetze in Helgoland[10]) eingeführt.

---

10) In Helgoland gilt hiernach die Seemannsordnung nicht, wohl aber an deren Stelle Tit. IV von Buch V H.G.B. Das Seestrafsenrecht (Text unter e) galt dort schon früher kraft seiner internationalen Natur auf Grund der englischen Gesetze.



o. Kaiserliche Verordnung vom 8. November 1892 über die Führung der Reichsflagge (s. hinter Art. 432—438).

p. Vom 1. Januar 1900 an wird mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch für registrierte Schiffe die darin enthaltene neue Regelung der Schiffshypothek (§§ 1259—1271) in Kraft treten (s. Bem. Nr. IV. 1 zu den Art. 432—438). Gleichzeitig wird das noch in Beratung befindliche Reichsgesetz über Zwangsvollstreckung in Schiffe (als Teil des Gesetzes über die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen) in Geltung treten [11]).

2. Bis zum Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist und war eine Ergänzung des H.G.B. durch Landesgesetze zulässig. Nach den Art. 3, 55 des Einf.Ges. z. B.G.B. können privatrechtliche Vorschriften von den Landesgesetzen auf seerechtlichem Gebiet nicht mehr erlassen werden. Allerdings nimmt Art. 75 a. a. O. das Versicherungsrecht aus, aber auf dem Gebiet der Seeversicherung wird eine Ergänzung des H.G.B. schwerlich ein Landesgesetz unternehmen. Art. 55 a. a. O. erklärt aber ferner noch, dafs die bereits erlassenen privatrechtlichen Vorschriften der Landesgesetze aufser Kraft treten, soweit nicht im B.G.B. selbst oder in dem Einführungsgesetz etwas anderes bestimmt ist [11a]). Darnach ist in betreff der Geltung der landesgesetzlichen Vorschriften, welche teils in den N. 3 erwähnten Einführungsgesetzen der Bundesseestaaten, teils in besonderen späteren Gesetzen enthalten sind, die Zeit bis 1. Januar 1900 und die Zeit nach dem Januar 1900 zu unterscheiden:

a. Durch Vereinbarung der Bundesseestaaten sind ergänzende Vorschriften über die Führung der Schiffsjournale und die Beförderung gefährlicher Güter ergangen (vgl. hierüber Bem. zu Art. 481 Note 4 und zu Art. 486 und 487), aufserdem in den einzelnen Bundesseestaaten über die Befreiung kleinerer Schiffe von den Vorschriften über Journalführung in Anschlufs an Art. 489 H.G.B. (vgl. diesen Artikel) und über Verklarungen (vgl. Bem. zu Art. 492) besondere Vorschriften erlassen. Diese Vorschriften haben teils öffentlichrechtlichen Charakter, teils regeln sie das Verfahren; sie werden daher auch nach dem 1. Januar 1900 gelten.

11) In Ausführung des Art. 4 Nr. 9 Reichsverfassung (in der Fassung des Ges. vom 3. März 1873), wonach dem Reich die Beaufsichtigung über die Schiffahrtszeichen (Leuchtfeuer, Tonnen, Baken und sonstige Tagesmarken) zusteht, ist eine Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend die einheitliche Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern, vom 31. Juli 1887 ergangen, deren Durchführung ein dem Reichsamt des Innern unterstellter Reichsbetonnungsinspektor in Berlin überwacht.

11a) Eine Ausnahme zu Gunsten von Landesgesetzen über Verpfändung im Bau begriffener Schiffe macht der Entw. d. Einf.Ges. z. neuen H.G.B. (vgl. Bem. zu Art. 439).

b. Landesgesetze über die vertragsmäfsige Verpfändung von Seeschiffen (Faustpfand beziehentlich Schiffshypothek) sind in allen Bundesseestaaten vorhanden (vgl. Bem. Nr. IV B zu den Art. 432—438 und Bem. zu Art. 780). Diese Gesetze werden am 1. Januar 1900 für registrierte Schiffe aufser Kraft treten. Nach einigen Landesgesetzen (Hamburg, Bremen) bestehen auch noch gesetzliche Pfandrechte an Schiffen aufserhalb der Fälle des Art. 757 H.G.B. (vgl. oben N. 9). Diese verlieren wie die bis dahin begründeten vertragsmäfsigen Pfandrechte zwar mit dem 1. Januar 1900 ihre Gültigkeit nicht (Art. 184 Einf.Ges. z. B.G.B), können aber vom 1. Januar 1900 ab nicht neu entstehen.

c. Landesgesetze über Zwangsvollstreckung in Seeschiffe sind in allen Bundesseestaaten vorhanden: Preufsen: Ges. vom 13. Juli 1883, Hamburg: Ges. vom 14. Juli 1879, Bremen: Ges. vom 15. Dezember 1887, Lübeck: Ges. vom 16. Juli 1879, Mecklenburg: Ges. vom 24. Mai 1879, Oldenburg: Ges. vom 30 März 1891. Diese Gesetze werden ebenfalls von dem 1. Januar 1900 an durch das neue Reichsgesetz über die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen, dessen Verkündung bevorsteht, aufser Kraft treten.

d. In allen Bundesseestaaten sind Vorschriften über die Behörden, die das Schiffsregister führen und über die Ausführung der reichsgesetzlichen Registervorschriften vorhanden (vgl. Bem. zu Art. 432 — 438). Diese Vorschriften betreffen das Verfahren und bleiben auch nach dem 1. Januar 1900 in Kraft.

e. Dasselbe gilt in betreff der landesgesetzlichen Vorschriften über Musterungsbehörden (Seemannsämter); vgl. Bem. Nr. 5d zur Seemannsordnung.

f. In einigen Bundesseestaaten sind in Anschlufs an Art. 448 über die Heimatshäfen, an § 45 der Seemannsordnung über Kost und Logis der Schiffsleute, an § 679 über das Auswandererwesen[12]) Vorschriften erlassen (vgl. diese Artikel). Obwohl diese Vorschriften zum Teil privatrechtlicher Natur sind, bleiben dieselben auch nach dem 1. Januar 1900 in Kraft. Denn nach Art. 32 Einf.Ges. z. B.G.B. bleiben die Vorschriften der Reichsgesetze in Kraft, soweit sich aus dem B.G.B. oder dem Einf.Ges. z. B.G.B. nicht die Aufhebung ergiebt. Der im H.G.B. enthaltene Vorbehalt landesgesetzlicher Vorschriften für gewisse Materien mufs demnach trotz der Bestimmung des Art. 55 Einf.Ges. z. B.G.B. in dauernder Geltung bleiben, so-

---

12) Es steht jedoch eine umfassende reichsgesetzliche Regelung des letzteren bevor: vgl. Ziff. 1 a. E. N. 4 der Reichsverfassung, auf Grund deren schon jetzt Reichskommissare zur Beaufsichtigung der Auswandererschiffe fungieren.

weit nicht aus B.G.B. sich ergiebt, dafs dieses selbst diese Materien ordnen wollte (vgl. oben b).

g. Aus demselben Grunde mufs man auch eine über den 1. Januar 1900 fortdauernde Geltung der in § 4 des Bundes- (jetzt Reichs-)Gesetzes vom 5. Juni 1869 (s. oben I) vorbehaltenen landesgesetzlichen Bestimmungen annehmen. Die betreffenden Vorschriften des Mecklenburger Landesrechts betreffen das sogenannte Setzungsrecht und sind durch späteres, nach Erlafs aber vor Inkrafttreten des Reichsgesetzes gegebenes Landesgesetz abgeändert (vgl. Art. 468). Das Bremer Löschgesetz ist ebenfalls durch spätere Gesetze abgeändert (vgl. Art. 596). In Hamburg ist ebenfalls ein Gesetz, betreffend die Löschzeit der Seeschiffe, am 30. Januar 1885 (zum Teil geändert 4. Juli 1890) erlassen (vgl. Art. 596). Da im Art. 596 auf örtliche Verordnungen in betreff der Löschzeit verwiesen ist, läfst sich die Gültigkeit dieses andere Bestimmungen nicht enthaltenden Gesetzes nicht bezweifeln. Der Art. 50 des hamburgischen Einführungsgesetzes ändert zum Teil die Vorschriften der Art. 609 und 610 H.G.B. (s. diese Artikel). Soweit die erwähnten oder späteren Abänderungen der ursprünglichen im § 4 des Reichsgesetzes vom 5. Juni 1869 genannten Landesgesetze in dem bisherigen Rahmen verbleiben, werden dieselben für gültig zu erachten sein. Natürlich kann eine Aufhebung oder Änderung auch im Wege der Reichgesetzgebung erfolgen[13]).

h. Im Anschlufs an Art. 731 sind über die Prüfung und Bestätigung von Dispachen, im Anschlufs an Art. 768 über Aufgebote von Schiffsgläubigern in den Fällen einer freiwilligen Veräufserung landesgesetzliche Vorschriften erlassen (vgl. diese Artikel). Diese werden bei der Revision des H.G.B. durch reichsgesetzliche Bestimmungen ersetzt. Die Vorbehalte in Art. 756 zu Gunsten der Landesgesetze sind teils (durch die Strandungsordnung) bereits beseitigt, teils tritt deren Wegfall bei der Revision des H.G.B. ein.

Soweit die Landesgesetze das Verfahren betreffen (vgl. z. B. oben a und d), wird voraussichtlich das neu zu erwartende Reichsgesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit noch eingreifen.

II. Die seerechtlichen Gesetze anderer Länder.

1. Grofsbritannien.

Die seerechtlichen Normen werden hier grofsenteils aus dem *common law* entnommen, dessen Regeln hauptsächlich aus früheren Rechtssprüchen und Gutachten hervorragender Juristen abgeleitet

13) Wagner, Handbuch S. 122 will landesgesetzliche Abänderungen nicht zulassen, hält also die im Text erwähnten landesgesetzlichen Änderungen für ungültig, dagegen Schaps S. 2. Art. 15 und 19 d. Entw. eines Einf.Ges. z. neuen H.G.B. bestätigen das im Text Gesagte.

werden. 1854 erschien eine gröfsere Kodifikation (*Merchant shipping act* vom 10. August 1854), welcher bald eine Reihe von sehr wichtigen Ergänzungen (aus den Jahren 1862, 1872, 1876, 1880, 1883, 1888, 1889, 1890, 1892) folgte, die teils ebenfalls als *Merchant shipping acts* bezeichnet wurden, teils besondere Bezeichnungen trugen. Aus allen diesen und einigen wenigen älteren Gesetzen ist, unter Ausscheidung des Obsoleten, ein neuer Text zusammengestellt und 1894 als *Merchant shipping act 1894 (57 & 58 Vict. c. 60)* neu publiziert. Diese Kodifikation ist aber mit den Seegesetzbüchern des Kontinents nicht zu vergleichen. Dieselbe enthält verhältnismäfsig nur wenige privatrechtliche Bestimmungen und weit mehr öffentliches Recht. Sie besteht aus vierzehn Teilen (*parts*) mit 748 Paragraphen (*sections*). Der erste Teil betrifft die Registrierung der Seeschiffe mit Vorschriften über deren Veräufserung und Verpfändung, der zweite Teil enthält eine Seemannsordnung, einschliefslich einiger Vorschriften über das Verhältnis des Reeders zum Schiffer. Der dritte Teil enthält öffentlichrechtliche Vorschriften über Passagier- und Auswandererschiffe. Der vierte Teil (nicht anwendbar in Schottland und den Kolonien) enthält Vorschriften für Schiffe, die Seefischerei betreiben, für welche ein besonderes Register und eine besondere Seemannsordnung gegeben wird. Der fünfte Teil (*Safety*) enthält alle Vorschriften über Abwendung von Seeunfällen, Seestrafsenrecht, Seetüchtigkeit, Ausrüstung, Tiefgang, Ladelinie, Transport gefährlicher Güter und losen Getreides. Der sechste Teil enthält Vorschriften über die Untersuchung von Seeunfällen. Der siebente Teil (*Delivery of goods and lien for freight*) enthält Vorschriften über die Niederlegung von Ladung, welche nicht abgenommen wird, in Lagerhäusern. Der achte Teil behandelt die Beschränkung der Haftpflicht der Reeder. Der neunte Teil enthält eine Strandungsordnung und Vorschriften über Bergung und Hülfeleistung. Der zehnte Teil behandelt das Lotsenwesen, der elfte die Leuchttürme, der zwölfte das Vermögen der Handelsmarine (*mercantile marine fund*), welches durch verschiedene öffentliche Gebühren angesammelt wird und dazu dient, eine Reihe von Ausgaben (z. B. für lokale Seeämter, Unterhaltung der Leuchttürme u. s. w.) zu bestreiten. Der dreizehnte Teil enthält Vorschriften über das gerichtliche Verfahren. Der vierzehnte Teil behandelt namentlich die Aufsichtsführung des gesamten Schiffswesens durch das *Board of Trade* (Handelsamt) und dessen Beamte.

Neben der *Merchant shipping act 1894* ist in Geltung geblieben ein Gesetz über Konnossemente (*Act to amend the law relating to Bills of lading*) vom 14. August 1885 (Abbott S. 1052).

2. Englische Kolonien.

In den englischen Kolonien gelten die englischen Seegesetze nur zum Teil, in Indien im weitesten Umfang, in Canada besteht eine Kodifikation von 1865, welche aber die hauptsäch-

lichsten Gesetze des Mutterlandes aufgenommen hat, in Malta gilt ein auf dem französischen *Code de commerce* beruhendes Handelsgesetz vom 21. Dezember 1859, in Maurice (früher Isle de France) gilt der französische *Code de commerce*.

Specielle Nachweise über die Gesetzgebung der englischen Kolonien giebt Desjardins Bd. VI S. 511 ff.

3. Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Auch hier gilt, wie in England, zunächst das ungeschriebene Gesetz, welches aus Rechtssprüchen und Wissenschaft abgeleitet und als *common law* und *general maritime law* bezeichnet wird.

Die Gesetzgebung hat zu keiner seerechtlichen Kodifikation geführt.

Es kommt zunächst die Bundesgesetzgebung in Betracht, welche eintritt, sobald und soweit ein Bundesinteresse beteiligt ist. Von den Bundesgezetzen werden folgende hervorgehoben:

Das Gesetz vom 31. Dezember 1792 (ergänzt 1804, 29. Juli 1850 und 22. Dezember 1852) ordnet die Schiffsregister und die Eintragung von Veräufserungen und Verpfändungen. Die Gesetze vom 3. März 1851 und 26. Juni 1884 beziehen sich auf die Haftpflicht der Reeder; das Gesetz vom 9. April 1872 handelt von dem Recht zur Entlassung des Kapitäns, der selbst Mitreeder ist. Die Gesetze vom 7. Juni 1872 und vom 26. Juni 1884 enthalten eine Seemannsordnung mit Vorschriften über die Nationalität der Schiffe. Das Gesetz vom 2. August 1882 ordnet die Beförderung von Passagieren zur See. Das Gesetz vom 4. September 1890 betrifft die Pflicht zur Hülfeleistung kollidierender Schiffe untereinander. Sehr wichtig ist das Gesetz vom 13. Februar 1893, welches die Zulässigkeit der Konnossementsklauseln, die eine Einschränkung der Haftung der Reedereien bezwecken, begrenzt.

Die bis 1874 erlassenen und damals noch geltenden Bundesgesetze sind in einer amtlichen, mit Gesetzeskraft ausgestatteten Kompilation *„Revised statutes“* publiziert, von denen die Tit. 48 bis 53 seerechtliche Verhältnisse betreffen.

Von den Einzelstaaten hat eine Reihe kodifizierte Gesetzbücher (*civil Code*), meist aus den Jahren 1870—1885, welche auch seerechtliche Bestimmungen enthalten, so Alabama, California, Dakota, Georgia, Louisiana, Virginia, Washington; andere Staaten besitzen nur geordnete amtliche Kompilationen der Gesetze („Statuten“) aus neuerer Zeit, welche ebenfalls häufig seerechtliche Vorschriften, z. B. über privilegierte Schiffsforderungen, enthalten, so Südcarolina, Connecticut, Delaware, Florida, Maine, Maryland, Massachusetts, Michigan, Mississippi, Newhampshire, Newjersey, Newyork (7. Ausg. von Montgomery 1882, handelt in T. IV Kap. VIII Tit. VIII von Forderungen an Schiffe und deren Beitreibung), Oregon, Pensylvanien, Rhode-Island, Texas.

In Newyork erschien der Entwurf eines *„Civil Code“* (Albany 1865), der aber nicht Gesetzeskraft erlangt hat.

4. Frankreich.

Code de commerce vom 15. September 1807 Buch II. Dazu sind zu erwähnen folgende neuere Gesetze:

a. Gesetz vom 14. Juni 1841 über die Haftpflicht der Reeder, ändert die Art. 216 und 234 des *Code;*
b. Gesetz vom 10. Juli 1885 *relative à l'hypothèque maritime*, welches ein früheres Gesetz über denselben Gegenstand vom 10. Dezember 1874 aufhebt und durch andere Bestimmungen ersetzt;
c. Gesetz vom 29. Januar 1881 über die Handelsmarine, Lotsenzwang und Besichtigungszwang;
d. Gesetz vom 12. August 1885, welches in Abänderung und zum Teil in Aufhebung einer Reihe von Artikeln des *Code*, sowie des Gesetzes vom 14. Juni 1841, die Haftpflicht des Reeders, Ansprüche der Seeleute, Bodmerei und Seeversicherung betrifft;
e. Gesetz vom 19 Februar 1889, betreffend das Recht der privilegierten Schiffsgläubiger und der Inhaber von Schiffshypotheken;
f. Gesetz vom 10. März 1891 über Seeunfälle (Verpflichtung zur Hülfeleistung und Untersuchung der Seeunfälle).
g. Gesetz vom 24 März 1891 über Abänderung der Art. 435 und 436 des *Code d. c.*

Das französische Seerecht gilt auch mit einigen Modifikationen in den französischen Kolonien, in Algier seit dem Gesetz vom 10. September 1886 auch für den Verkehr der einheimischen Bevölkerung unter sich. In Tunis bestehen seit dem Gesetz vom 27. März 1883 besondere Gerichte für Streitigkeiten von Europäern unter sich, für Prozesse, in denen Europäer verklagt sind und für Prozesse zwischen Franzosen und Schutzverwandten. Diese Gerichte wenden französisches Recht an.

5. Auf französischer Grundlage beruhende Kodifikationen.

A. Belgien.

An Stelle des früher hier geltenden Buch II des französischen *Code de commerce* ist ein neues Gesetz vom 21. August 1879 getreten, welches auch die Schiffshypothek einführt; von weiteren Gesetzen ist zu erwähnen das Gesetz vom 11. Mai 1890 über das Verfolgungsrecht.

B. Niederlande.

Handelsgesetzbuch vom 10. April 1838, dessen Buch II das Seerecht enthält. Dasselbe führt die Schiffshypothek ein, worüber das Gesetz vom 8. Juli 1874 noch besondere Bestimmungen enthält.

C. Griechenland.

Handelsgesetzbuch vom 19. April 1835 (auf die jonischen Inseln ausgedehnt am 21. März 1866), dessen Buch II das Seerecht enthält.

Ein Gesetz vom 13. (25.) November 1851, betreffend das Bodmereibuch, schreibt vor, dafs ein solches auf jedem Schiff zu führen und dafs in dasselbe alle privilegierten Schulden, welche das Schiff bis zur Abreise u. s. w. kontrahiert hat, sowie alle Bodmereischulden einzutragen sind.

D. Türkei und Bulgarien.

Seehandelsgesetz von 1864, nachgebildet dem Buch II des *Code de commerce.*

E. Ägypten.

Seehandelsgesetzbuch von 1875, fast nur Kopie des türkischen von 1864.

F. Haiti.

Seehandelsgesetzbuch vom 8. März 1826, nachgebildet dem Buch II des *Code de commerce.*

G. Dominicanische Republik.

Handelsgesetzbuch vom 5. Juli 1845, mit Änderungen vom 7. August 1865 und 10. Mai 1878 reproduziert die französische Gesetzgebung.

H. Monaco.

Handelsgesetzbuch vom 5. November 1877 (wesentlich *Code de commerce*) Buch II Seerecht.

I. Japan.

Seehandelsgesetzbuch von 1890. Der Entwurf, im wesentlichen auf französischer Grundlage, aber in deutscher Sprache, verfafst von Röseler, erschien 1884 in Tokio (skizziert von Borchardt, Handelsgesetze des Weltballs, Bd. III S. 1126 ff.), ist seit 1. Januar 1891 in Kraft getreten.

6. Österreich-Ungarn

wendet Buch II des französischen *Code de commerce*, so wie derselbe mit Geltung seit 1. Januar 1812 in einer italienischen Übersetzung von dem französischen Kaiserreich in einem Dekret vom 15. April 1811 über die Organisation Illyriens publiziert war, an, jedoch mit Ausnahme von Tit. 4 und 5, an deren Stelle das unter Maria Theresia erlassene *Editto politico di navigazione mercantile Austriaco* vom 24. April 1774 in Geltung ist.

Von neueren Gesetzen sind hervorzuheben:

a. Österreichisches Gesetz vom 7. Mai 1879 über die Registrierung der Schiffe;
b. Schiffsmanifestordnung vom 23. März 1881, geändert am 12. Januar 1884.

7. Italien.

Handelsgesetzbuch vom 2. April/31. Oktober 1882, lehnt sich an das deutsche Recht an, enthält im Buch II das Seerecht, daneben gilt der „*codice per la marine mercantile*“ vom 25. Juni 1865, geändert 24. Mai 1877, 11. April 1884 und 11. April 1886.

8. Rumänien.

Handelsgesetzbuch vom 26. März 1887, fast lediglich eine Kopie des italienischen Gesetzes.

9. Spanien.

Handelsgesetzbuch vom 7. Januar 1886, Buch III, Seerecht, durch ein neueres Gesetz über die Schiffahrtshypothek vom 21. August 1893 ergänzt.

10. Portugal.

Handelsgesetzbuch vom 28. Januar 1888, Buch III, Seerecht, gilt nur für das Festland und die zunächst belegenen Inseln; für die Kolonien gilt noch das ältere von 1833.

11. Brasilien.

Handelsgesetzbuch vom 25. Juni 1850, Buch VI, Seerecht.

12. Südamerikanische Staaten
(Spanisch-amerikanische Gruppe).

Die Handelsgesetzbücher dieser Staaten datieren wie folgt:
Chile: 23. November 1865,

Honduras:	27. August 1880	beruhen auf chilenischer Grundlage
Columbia:	10. März 1873	
Guatemala:	20. Juli 1877	
Salvador:	1. Mai 1882	
Costa-Rica:	1853	auf Grundlage des älteren spanischen Handelsgesetzbuchs.
Peru:	15. Mai 1855	

Nicaragua: 12 März 1869,
Mexico: 15. September 1889, auf Grundlage des neuen spanischen H.G.B. oben Nr. 9,
Argentinien: 5. Oktober 1889,
Paraguay, hier gilt seit 14. Januar 1870 das ältere argentinische Handelsgesetzbuch vom 8. Oktober 1859, eine neue Kodifikation ist im Werke,
Uruguay: 31. Dezember 1878,
Venezuela: 27. April 1873.[1])

1) Die unter Nr. 4—6 und 7—12 genannten Handelsgesetzbücher, mit Ausnahme des Handelsgesetzbuchs von Mexiko und Japan (vgl. oben 5 I.), sind in deutschen Übersetzungen abgedruckt in Borchardts „Handelsgesetzen des Weltballs“, welche außerdem mehrere inzwischen obsolet gewordene Handelsgesetze enthalten. Das Handelsgesetzbuch für Mexico

13. Rufsland.

a. Im eigentlichen Rufsland (ohne Finnland) gilt ein 1887 neu herausgegebenes Handelsgesetzbuch („*Die Handelsordnung des russischen Reiches*"), in deutscher Übersetzung von Zwingmann, in Riga 1889 erschienen, in dessen Buch II das Seerecht enthalten ist. Dasselbe gilt in den Ostseeprovinzen nur subsidiär, es geht vor das Provinzialrecht von 1864, diesem gehen vor die Statuten einzelner Städte, insbesondere die Statuten von Riga von 1673, Buch IV.

b. In Finnland gilt ein besonderes Seerecht vom 9. Juni 1873 (in schwedischer Sprache abgefafst), welches bisher nicht in das Deutsche übersetzt ist. Eine französische Übersetzung ist in der Staatsdruckerei zu Helsingfors 1877 erschienen.

14. Dänemark, Schweden und Norwegen.

In diesen drei Ländern sind auf Grund gemeinsamer Entwürfe neue seegesetzliche Kodifikationen entstanden, welche im wesentlichen gleich lauten, jedoch einzelne Abweichungen enthalten. Dieselben schliefsen sich wesentlich dem deutschen Seerecht an. Es datiert das schwedische Seegesetz vom 12. Juni 1891, das norwegische Seegesetz vom 20. Juli 1893, das dänische Seegesetz vom 1. April 1892. Eine deutsche Übersetzung (bei welcher das norwegische Gesetz zu Grunde gelegt ist und die Abweichungen der beiden anderen in Anmerkungen angegeben sind) von Professor Dr. Pappenheim zu Kiel und dem Obergerichtsanwalt Johanssen in Christiania ist als Beilageheft zum 43. Band der Goldschmidtschen Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht erschienen. In Dänemark und Schweden gilt daneben eine Reihe von Einzelgesetzen, die für Dänemark in der Ausgabe von Jensen („*Uddrag af danske Söfartslove*", Kopenhagen 1894), für Schweden in den Ausgaben von Thurgreen und Afzelius mit abgedruckt sind. Hervorzuheben ist namentlich das dänische „Gesetz über Registrierung dänischer Schiffe" vom 1. April 1892 (Jensen a. a. O. S. 345), welches die Schiffshypothek einführt.

III. Örtliche Geltung der seerechtlichen Gesetze.

Einleitung.

§ 1. Die Frage, welches Recht bei Beurteilung streitiger Rechtsverhältnisse anzuwenden ist, hat im Seerecht eine besonders grofse Bedeutung. Auf keinem Gebiet entsteht so häufig eine Kollision verschiedener Rechtsnormen wie hier, da die Seeschiffe der Regel nach dazu dienen, den Verkehr verschiedener Rechts-

---

vom 15. September 1889 ist in französischer Übersetzung von Henri Prudhomme, Paris 1894, zugänglich.

gebiete zu vermitteln. Eine Kollision verschiedener Rechte wird insoweit vermieden, als wir bereits auf Grund von Vereinbarungen der Nationen ein internationales Seerecht besitzen, wie z. B. in dem Seestrafsenrecht. Die Versuche, das Gebiet dieses internationalen Seerechts zu erweitern, sind bisher nicht von Erfolg gewesen. Zu erwähnen sind in dieser Beziehung namentlich die Arbeiten der internationalen Kongresse des Handelsrechts (*congrès international de droit commercial*) zu Antwerpen von 1885, zu Brüssel von 1888, des Seerechtskongresses zu Genua von 1892, sowie des „*Institut de droit international*" in seinen Sitzungen zu Brüssel (1885) und Lausanne (1888). Man hat sich auf diesen Kongressen bemüht, für gewisse Materien des Seerechts allgemeine Rechtsnormen aufzustellen, deren Einführung man den seefahrenden Nationen empfiehlt. Die Arbeiten der Kongresse werden vielleicht allmählich einen Einflufs auf neuere Gesetzgebungen der verschiedenen Länder gewinnen, bisher ist dies nur in geringem Mafse der Fall gewesen. — Die Kongresse von Antwerpen und Brüssel[1]) haben ferner in der Erkenntnis, dafs die Erreichung

---

1) Der Kongrefs von Brüssel, der nur als Fortsetzung des Kongresses von Antwerpen anzusehen ist, hat (*Actes du congrès p. 407 sequ.*) folgende Regeln empfohlen:

Art. 1er. La loi du pavillon servira à déterminer:

1° *Les droits réels dont le navire est susceptible;*

2° *Les modes d'acquisition, de transmission et d'extinction des droit réels, ainsi que les formalités à remplir pour ces acquisition, transmission et extinction, sauf ce qui est dit au § 7° ci-dessous;*

3° *Les conditions de l'existence, de l'exercice et de l'extinction du droit de suite;*

4° *Les créances privilégiées sur le navire et leur rang;*

5° *Les règles applicables aux rapports de droit entre les copropriétaires d'un navire, entre le propriétaire et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et l'équipage;*

6° *L'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage;*

7° *Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse sauf à se conformer, quant aux formalités préalables et à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces formalités;*

8° *Les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prêtée en mer à d'autres navires, alors même que cette assistance serait continuée dans les eaux intérieures;*

9° *Les obligations de chacun des navires poursuivis à raison d'un abordage en mer et les indemnités dues par chacun de ces navires. Néanmoins, les personnes qui se trouvent à bord d'un navire engagé dans l'abordage, les propriétaires du corps et des facultés de ce navire ne pourront obtenir respectivement ni des indemnités supérieures à celles qu'ils seraient en droit de réclamer d'après la loi du pavillon de ce navire, ni des condamnations solidaires, dans les cas où, d'après la loi de ce pavillon, les débiteurs des indemnités n'en seraient pas solidairement tenus.*

Art. 2. En cas d'abordage en mer ou d'assistance commencée en mer, le capitaine et les intéressés conservent leurs droits en réclamant dans les formes

eines gleichen Seerechts in allen Ländern in absehbarer Zukunft nicht zu erreichen ist, eine Reihe von Rechtsnormen zur Lösung eintretender Konflikte seerechtlicher Gesetze aufgestellt. Das „*Institut de droit international*" hat in seinen Sitzungen von 1885 und 1888 ebenfalls für das Gebiet einiger Materien des privaten Seerechts Regeln zur Lösung von Kollisionen aufgestellt[2]). Der Kongreſs zu Genua empfiehlt dagegen (Beschlüsse IV Art. 1 bis 11) für Streitigkeiten aus Schiffskollisionen, Bergung und Hülfeleistung die Einsetzung internationaler Gerichtshöfe (1. Instanz von den Parteien gewählte Schiedsrichter, 2. Instanz Gerichtshöfe, deren Mitglieder die beitretenden Regierungen wählen), welche nach bestimmten Regeln entscheiden sollen[3]). Alle diese Arbeiten haben natürlich nur einen theoretischen Wert. In Südamerika bestehen unter einigen Staaten dagegen Verträge zur Regelung der örtlichen Kollisionen der Gesetze, einschlieſslich der Seegesetze (Verträge von Montevideo, davon zwei abgedruckt in Übersetzung Goldschmidt, Zeitschrift Bd. 39 S. 497 ff.). Zu erwähnen sind auch die Bestrebungen des italienischen Ministers Mancini zur Herbeiführung von solchen Verträgen unter den seefahrenden

---

et délais prescrits par la loi du pavillon, par celle du navire débiteur ou par celle du premier port où le navire aborde.

Art. 3. Le règlement des avaries se fait d'après la loi du port de reste.

Art. 4. Toutes les fois que, en vertu des dispositions qui précèdent, il faut suivre la loi du pavillon, la loi applicable est celle du pavillon, que portait légalement le navire au moment où le droit a pris naissance.

Der Kongreſs zu Antwerpen hatte:

1. In betreff der Schiffszusammenstöſse und der *assistance* (Bergung und Hülfeleistung) in Binnengewässern (*ports, fleuves et autres eaux intérieures*) beschlossen, daſs die Gesetze des Thatorts entscheiden, in Brüssel erfolgte ein gleicher Beschluſs in betreff der Schiffszusammenstöſse, aber mit so geringer Mehrheit, daſs man von dessen Aufnahme in das Projekt abstand,

2. In betreff der Seeversicherung, daſs mit Ausnahme der *Havarie grosse, pour lesquelles les assureurs sont censés accepter la loi des assurés,* alle nicht in der Police behandelten Fragen: *sont tranchés d'après la loi, les conditions et les usages du pays duquel les parties ont emprunté cette police* (*Actes du congrès p. 425, 427*).

2) Vgl. Annuaire VIII p. 124, X p. 152. Diese Beschlüsse decken sich gröſstenteils mit denen der Kongresse von Antwerpen und Brüssel, soweit solche konform sind. Es sind materiell nur folgende Abweichungen vorhanden: Es fehlt eine Bestimmung über Bergung und Hülfeleistung (*assistance*), statt der „*pouvoirs du capitaine*" im allgemeinen spricht das Institut nur von den bei der Bodmerei zu erfüllenden Formalitäten, es unterwirft auch die *Havarie grosse* dem Recht der Flagge, endlich stellt es die Küstenzone nicht der hohen See, sondern den Binnengewässern gleich.

3) Für Schiffskollisionen soll grundsätzlich das Recht des schuldigen (Schaden stiftenden) Schiffes angewandt werden, im Falle zweifelhafter Schuld (*cas douteux*) das dem Verklagten günstigere Gesetz, bei gemeinsamer Schuld soll, wenn die Rechte verschieden sind, „*ex aequo et bono*" entschieden werden. Diese Regeln sollen auch für die Art der Haftung gelten. Für Hülfeleistung und Bergung stellt der Kongreſs selbst bestimmte Rechtsregeln auf, nach denen die vorgechlagenen Gerichtshöfe entscheiden sollen.

Nationen, welche zu praktischen Resultaten nicht geführt haben (vgl. Goldschmidt, Zeitschrift Bd. 36 S. 397 ff., Bd. 45 S. 158 ff.). Die Haager Konferenzen von 1893/94 (vgl. ebenda Bd. 45 S. 157 ff.) haben sich auf das Seerecht nicht erstreckt. — Verschieden von diesen Versuchen sind die Bestrebungen, im Wege formularmäfsiger Vertragsbestimmungen der Interessenten eine einheitliche Regelung der *Havarie Grosse* und des Seefrachtverkehrs herbeizuführen, welche von der *Association for the Reform and Codification of the law of nations* ausgehen und namentlich in ersterer Beziehung nicht ohne Erfolg gewesen sind.

§ 2. Fehlt es somit zur Zeit noch gänzlich an einer gesetzlichen internationalen Quelle, so sind die Fragen des internationalen Privatrechts auf rein theoretischem Wege, anlehnend an die bisherige Praxis zu lösen, soweit nicht die einheimischen Gesetze hierüber direkte positive Regeln enthalten. Unser Handelsgesetzbuch enthält solche Regeln nicht, und das Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch bietet in dieser Beziehung an einschlägigen Vorschriften nur die des Art. 11 über die Formen der Rechtsgeschäfte und die des Art. 30, wonach die Anwendung eines ausländischen Gesetzes ausgeschlossen ist, wenn dessen Anwendung gegen die guten Sitten oder gegen den Zweck eines deutschen Gesetzes verstofsen würde.

Als allgemeine Grundsätze, welche bei Auffindung des anzuwendenden Gesetzes zu beachten sind, sind folgende anzuerkennen:

I. Giebt es ein allgemeines Seerecht aller Nationen?

§ 3. Ein früher weit verbreiteter Irrtum war die Annahme, dafs ein **allgemeines Seerecht aller Nationen** bestehe, welches in den Fällen des Konflikts verschiedener seerechtlicher Gebiete anzuwenden sei. Diese Anschauung galt früher namentlich in England, wo man in solchen Fällen von einem *general maritime law as administered in England* sprach, worunter man das in England geltende Seerecht verstand, soweit dasselbe nach der Meinung englischer Juristen auf einer allgemeinen seerechtlichen Grundlage und nicht auf davon abweichenden, specifisch englischen neueren Gesetzen beruhte. Diese Ansicht, welche gegenüber der grofsen Verschiedenheit seerechtlicher Kodifikationen der seefahrenden Nationen nicht bestehen kann, ist auch in England in neuerer Zeit vollständig aufgegeben, so von Westlake S. 173, Malachlan S. 182 und den Entscheidungen Lloyd c/a. Guibert *(Queens Bench 1864, Law Rep. Q. B. I p. 115 ff.)* und Gaëtano & Maria *(Court of appeal 1882, Law Rep. Prob. VII p. 137 ff.)*. In letzterer sagt der Richter Brett mit Recht: „*The general maritime law as administered in England is in other words the english maritime law.*" Es ist daher ein Fehlgriff, wenn Wagner (Seerecht § 17 S. 130 ff.) noch auf dieses „gemeine Seerecht" zurückkommt, und von der Anschauung aus-

gehend, dafs das Recht eines jeden Landes — abgesehen von singulären Rechtssätzen — nur dieses gemeine Seerecht widerspiegele, grundsätzlich die *lex fori* (er will das Recht des „naturgemäfs“ zur Entscheidung zuständigen Richters anwenden, vgl. S. 132) für mafsgebend erklärt (s. dagegen auch Urteil des O.L.G. Hamburg, 25. Januar 1892, Hans. XIII Nr. 27, v. Bar II § 317). Wie weit dennoch die *lex fori* als solche in Betracht kommt, wird sich aus dem folgenden ergeben.

II. Recht der Flagge.

§ 4. Wie die Citate in Note 1 zeigen, halten das *Institut de droit international* und der *Congrès de droit commercial* das **Recht der Flagge** in sehr weitem Umfang für mafsgebend[4]). Das portugiesische Handelsgesetzbuch von 1888 ist im Art. 488 dieser Anregung insoweit gefolgt, dafs es diesem Recht unterwirft die Fragen, betreffend:

> „das Eigentum des Schiffes, Privilegien (gesetzliche Pfandrechte) und Hypotheken, welche es belasten“.

Es haben das Bezirksgericht des Südens zu Newyork in einem Urteil vom 29. Juni 1887 (*Revue internationale du droit maritime 1887/88 p. 367*), sowie der Gerichtshof zu Kopenhagen in einem Urteil vom 21. August 1889 (*Revue cit. 1891/92 p. 589*) demgemäfs die Klassifikation der Belastungen eines zwangsweise versteigerten Schiffes nach dem Recht der Flagge geordnet (vgl. unten § 56). Ein Urteil des Kassationshofs zu Paris vom 4. November 1891 (*Sirey 1892 I p. 69 ff.*) wendet unter dem Einflufs der Theorie jener Kongresse das Recht der Flagge auf die Haftbarkeit der Reeder uneingeschränkt an und verurteilt einen englischen Reeder, dessen Schiff auf hoher See mit einem französischen Schiff kollidierte, dem englischen Geldhaftungssystem gemäfs unter Versagung des Rechts, sich nach französischem Recht durch Abandon seines Schiffes zu befreien. Diese Entscheidung ist aber auch in Frankreich nicht ohne Widerspruch geblieben (s. unten V Note 62 und 69).

§ 5. Eine ausgedehnte Anwendung des Rechts der Flagge würde die Schiffe rechtlich den Immobilien gleichstellen und liefse sich nur unter der Fiktion verstehen, dafs dieselben überall in ihren rechtlichen Beziehungen als Teile des heimatlichen Bodens anzusehen seien, die ausschliefslich unter dem Gesetz der Heimat ständen. Diese Anschauung ist in der That das gerade Gegenstück zu der unter I erwähnten Anschauung. Sie ist ohne Halt,

---

4) Von den ausländischen Schriftstellern stehen Lyon-Caën und Renault, sowie Jacobs durchweg auf dem Standpunkt jener Beschlüsse, Malachlan p. 174 Note erwähnt dieselben freilich nicht, will aber wenigstens in betreff der „*authority of the master*“ nur das Recht der Flagge gelten lassen. Von inländischen Schriftstellern tritt Lewis (Goldschmidt, Zeitschr. XXXII S. 96) diesen Beschlüssen vorbehaltlos bei.

so lange nicht ausdrückliche internationale Verträge ihr zur Seite stehen (vgl. v. Bar II § 319 Note 22). Ohne solche unterliegen fremde Schiffe, die zu uns kommen, an sich unserm Recht, und umgekehrt unsere Schiffe, die in fremde Häfen kommen, an sich dem fremden Recht. Dennoch sind dieser Anschauung gewisse Konzessionen zu machen:

§ 6. 1. Alle öffentlichrechtlichen Vorschriften mit Ausnahme des Seestrafsenrechts richten sich zunächst nach dem Recht der Flagge, z. B. alle Vorschriften über die Nationalität des Schiffs, das Recht zur Führung der nationalen Flagge, die Notwendigkeit inländischer Führung und Mannschaft, die Journalführung, der Registerzwang (vgl. unten III A), ebenso schiffahrtspolizeiliche Erfordernisse in betreff der Seetüchtigkeit, der Ausrüstung, der Stauung, der Ladelinie, jedoch können solche Vorschriften auch für fremde, in den einheimischen Häfen und Gewässern verkehrende Schiffe anwendbar sein, wie dies z. B. in Grofsbritannien zum Teil ausdrücklich vorgeschrieben ist (vgl. hierüber Art. 481 Note 10)[5]). Vorschriften, die im allgemein polizeilichen (vgl. Art. 481 Note 4b) oder zollamtlichen Interesse für den Verkehr in inländischen Gewässern und Häfen gegeben sind, beziehen sich natürlich auch auf fremde Schiffe.

§ 7. 2. Alle Vorschriften darüber, was die Reiseinteressenten (vgl. Art. 479 H.G.B.), auch abgesehen von der Erfüllung öffentlichrechtlicher, ihrem Interesse dienender Vorschriften (vgl. Note 5), von dem **Schiffer** zu fordern berechtigt sind, müssen dem Recht der Flagge entnommen werden, da eine für alle Interessenten gleichmäfsige Norm hierüber bestehen mufs, die nur aus dem Recht der Flagge sich ergeben kann. Dahin gehören namentlich folgende Fragen: Pflicht zur Verklarung, unbeschränkte persönliche Mithaft aus Fracht- und andern Verträgen oder doch Haftung für Fehler der

5) So lange wir in Deutschland Specialgesetze über Seetüchtigkeit, Ausrüstung, Stauung- und Tiefladung, die auch auf fremde Schiffe für anwendbar erklärt sind, nicht haben, können wir von fremden Schiffen, die bei uns laden und löschen, auch in privatrechtlicher Beziehung nicht mehr und nicht weniger verlangen, als heimische Specialgesetze öffentlichen Charakters ihnen vorschreiben. Wenn diese Gesetze aber nun an die Befolgung oder Nichtbefolgung formaler Vorschriften Rechtsvermutungen knüpfen, wie z. B. die französischen Gesetze über die *visite* (vgl. Art. 480 Note 11), so kann nicht dasselbe gelten, soweit privatrechtliche Verhältnisse in Frage stehen, die nach unseren Gesetzen zu entscheiden sind. Die Vornahme oder Unterlassung der *visite* kann in solchem Falle nur wie jedes andere Beweismittel in Betracht kommen. — Deutsche Schiffe sind andererseits von der Befolgung deutscher Vorschriften nicht befreit, wenn sie im Auslande die dortigen, auch für sie anwendbaren Regeln befolgen. Ein deutsches Schiff, welches in England nach deutschen Häfen ladet, ist also von dem Vorwurf der Überladung nicht unter allen Umständen durch die Befolgung des dortigen Tiefladegesetzes (vgl. Art. 481 Note 10) befreit. So: S. A. X S. 41.

Besatzung oder nur für Fehler bei Ausführung der Dienstverrichtungen (vgl. Art. 479 ff., 499 H.G.B.).

§ 8. 3. Aus denselben Gründen müſsten die Fragen, welche den Seewurf *(havarie grosse)* betreffen, nach dem Recht der Flagge beurteilt werden. Die Berechtigung zu demselben beruht auf dem Grundsatz einer für Schiff und Ladung gemeinsamen Gefahr und kann nur von einem für beide gemeinsamen Recht beherrscht werden. Dieser Grundsatz hat aber im Interesse der Regulierung eine wesentliche Einschränkung erfahren (vgl. unten § 59).

§ 9. 4. Das innere Verhältnis der Reedereien richtet sich nach dem Recht der Flagge (vgl. III § 21). Dasselbe gilt in Betreff des Vertragsverhältnisses der Reeder zu der Schiffsbesatzung. Es ist also namentlich auch nach diesem Recht zu beurteilen, ob und wie weit Personen derselben ein Anspruch (Titel) auf ein Pfandrecht an dem Seevermögen und somit dieses Pfandrecht selbst zusteht, da die Entstehung eines solchen hier der Regel nach in der *lex rei sitae* kein Hindernis findet (s. unten §§ 22, 23). Dies ist namentlich im Verkehr mit Nordamerika wichtig, da nach dortigen Gesetzen der Schiffsbesatzung ein Pfandrecht nur an der Fracht, nicht am Schiff zusteht (vgl. Art. 452 Note 5). Über die abweichende Auffassung in England und Belgien s. unten Noten 9 und 26, über die Geltung der *lex fori* in betreff der Rangordnung *(classement)* s. unten § 56.

§ 10. 5. Sind Schiffe auch bewegliche Sachen, so werden dieselben jetzt doch in dem Recht fast aller seefahrenden Nationen in gewissen Beziehungen den Immobilien gleich gestellt. Dies zeigt sich vor allen Dingen in der Zulassung von Schiffshypotheken, welche durch Eintragung in Register entstehen, die in der Heimat des Schiffes geführt werden (vgl. Bem. zu den Art. 432 bis 438 IV und VI). Solche Schiffshypotheken können nur gemäſs des Rechts der Flagge entstehen und müssen, wenn dieselben diesem Recht gemäſs konstituiert sind, überall respektiert werden. Insoweit ist die Fiktion, daſs das Schiff einem in seinem Heimatshafen befindlichen Grundstück gleichstehe, begründet[6]). Das Recht der Flagge allein entscheidet

---

6) Der Kassationshof zu Paris erkannte freilich vor Einführung der *hypothèque maritime* in Frankreich eine solche an fremden (englischen) Schiffen nicht an (Urteil vom 19. März 1872, Sirey 1872 I 238), ebenso Brüssel 27. Dezember 1879. Seitdem ist aber das Institut ein so allgemeines geworden, daſs es gegen die *comity of nations*, auf welcher das internationale Privatrecht beruht, entschieden verstoſsen würde, wenn diesem Grundsatz gemäſs noch jetzt verfahren würde, wenn z. B. in Norwegen, wo die Schiffshypothek noch nicht eingeführt ist, Hypotheken deutscher Schiffe, die dort subhastiert würden, einfach ignoriert würden. v. Bar (Theorie II §§ 321, 323) schränkt obigen Grundsatz in unzulässiger Weise ein. Im § 323 übersieht er, daſs die Ansprüche, welche er durch die Schiffshypotheken als bedroht sieht, nach allen Gesetzen den Schiffshypotheken

also auch darüber, von welchem Tonnengehalt an Schiffe mit Hypotheken belastet werden können.

§ 11. 6. Auf hoher See gilt die Rechtsfiktion, dafs das Schiff seinen Heimatsboden fortsetzt (vgl. v. Bar II S. 194, Westlake-Holtzendorff § 141, Rattigan p. 90, Story § 391, I Art. 27 der Verträge von Montevideo). Dies ist erheblich für die Frage des Erwerbs von Eigentum und dinglichen Rechten an dem Schiff und der Ladung auf hoher See gemäfs des Rechts der Flagge (vgl. unten III). Es ist dies ferner erheblich im Fall des Zusammenstofses von Schiffen derselben Nationalität auf hoher See, ebenso in den Fällen der Bergung und Hülfeleistung, wenn beide Schiffe gleicher Nationalität sind, endlich auch in betreff der Pflicht zur Hülfeleistung nach einer Schiffskollision, welche sich auch gegenüber einem Schiff anderer Flagge nur nach dem eigenen Flaggenrecht richten kann (vgl. unten §§ 40, 51).

§ 12. 7. Es ist der Umfang der gesetzlichen Vollmacht des Schiffers als Vertreters seines Reeders und der Ladungsinteressenten in allen kontraktlichen Beziehungen nach dem Recht der Flagge zu beurteilen. Hinsichtlich des Reeders ist dies selbstverständlich, da hier der Kontrakt direkt unter der Herrschaft dieses Rechts geschlossen wird (vgl. Entsch. des Reichsger. Bd. 35 S. 75, Entsch. R.O.H.Ger. Bd. 22 S. 98, Hans. XVII Nr. 37). In betreff des Ladungsinteressenten (vgl. Art. 504 bis 510, 634, 636 H.G.B.) könnte es fraglich sein, ob nicht die *lex contractus* entscheidend wäre, welche den Frachtvertrag beherrscht, kraft dessen die Waren dem Schiff anvertraut sind. Diese *lex contractus* ist nicht selten verschieden von dem Recht der Flagge (vgl. unten IV). Diese Frage ist in mehreren neueren englischen Erkenntnissen, am klarsten in dem Urteil des

---

vorgehen, entweder durch direkte Privilegien (*liens*, *privilèges*, Pfandrechte) oder — wie in den Ländern des Abandons — dadurch, dafs das Schiff nur frei von Hypotheken abandoniert werden kann (vgl. unten Art. 452 Note 3). Sollte ein Seegesetz Hypotheken mit dem Recht des Vorzugsrechts vor den in anderen Ländern privilegierten Forderungen einführen, so würde freilich ein Konflikt des Flaggenrechts mit der *lex rei sitae* eintreten, bei welchem jenes dieser weichen müfste, vgl. unten III, wo auch gezeigt wird, dafs in allen anderen Beziehungen — namentlich in betreff des Eigentums der Seeschiffe — der Gedanke der Immobilisierung der Schiffe noch keineswegs allgemein anerkannt ist (vgl. auch Bem. zu Art. 439). Ebenso gilt der Grundsatz des Textes nicht bei unregistrierten Hypotheken: das englische Recht läfst *unregistered mortgages* zu, welche nur in der Priorität vor registrierten zurückstehen (Malachlan p. 50). Diese haben im Auslande keinen Anspruch auf Gültigkeit (vgl. unten § 55). Nach griechischem Recht entstehen unter Umständen Hypotheken durch Eintragung in ein an Bord geführtes Bodmereibuch. Diese Art der Publizität mufs auch im Ausland respektiert werden (Kass.Hof Paris 25. November 1879, Sirey 1880 I 260), ebenso blofse Registereintragung ohne Vermerk im Certifikat s. N. 29 (vgl. Fiore II § 920, der §§ 909—920 überhaupt zu denselben Resultaten kommt wie der Text, aber zum Teil aus anderen Gründen).

Court of appeal vom 28. November 1893 in dem Fall „*The Industrie*“ (Aspinall VII p. 457 ff.) behandelt und zu Gunsten des Rechts der Flagge entschieden [7]), welcher Auffassung beizustimmen ist. Aber nur soweit das innere Verhältnis des Schiffers zu dem Reeder und der Ladungsinteressenten in Betracht kommt, ist der aufgestellte Satz ohne Ausnahme.

Das äufsere Verhältnis zu dritten Personen betreffend kommt in Betracht: teils die Frage: in welchen Fällen darf der Schiffer kontrahieren, teils die Frage: welche obligatorische Wirkung haben die Rechtsgeschäfte des Schiffers bezüglich der Haftung des Reeders (unbeschränkte oder beschränkte Haftung), teils endlich die Frage: welche dingliche Wirkung haben diese Rechtsgeschäfte des Schiffers.

§ 13. a. In betreff der Frage: in welchen Fällen und unter welchen Modalitäten darf der Schiffer kontrahieren? mufs bei sogenannten Kreditgeschäften des Schiffers (Anschaffung von Schiffsbedürfnissen oder Darlehen auf Schiffskredit) eine wichtige Ausnahme von der Geltung des Rechts der Flagge anerkannt werden: Wenn fremde Schiffer, die mit den von ihnen geführten Schiffen sich in unserem Rechtsgebiet aufhalten, bei uns solche Kreditgeschäfte abschliefsen, so müssen diese Geschäfte als rechtswirksam erachtet werden, wenn und soweit dieselben nach unsern Gesetzen innerhalb der Grenzen der Schiffervollmacht liegen, jedoch nur soweit diese Geschäfte in unserm Lande zu erfüllen sind und mit Beschränkung der Befriedigung aus dem in unserm Lande befindlichen Seevermögen. Die Anwendung ausländischen Rechts in solchen Fällen würde gegen die „Zwecke“ des inländischen Gesetzes (Einf.G. z. B.G.B. Art. 30) verstofsen, welche sich aus dem Bedürfnis ergeben, den Inländer zu schützen und seine Rechtsbeziehungen mit Fremden, soweit sich dieselben auf das Inland beschränken, zu regeln. Es

---

7) Es heifst in diesem Urteil: „Ob der Kapitän im Nothafen berechtigt ist oder nicht berechtigt ist, läfst sich nicht aus dem Frachtvertrag entnehmen, sondern nur aus einem Recht, welches er aufserhalb dieses Vertrages besitzt, in seinem Recht als Kapitän, über beschädigte Ladung im Nothafen zu verfügen. Seine Befugnis zu veräufsern, mufs nach dem Recht seines Landes bestimmt werden, gleichgültig ob er einen Frachtvertrag geschlossen hat, der unter fremdem Recht oder unter dem Recht seiner Flagge steht. Diese Befugnis hat mit dem Anspruch auf Fracht nichts zu schaffen, der davon völlig unabhängig ist“ (vgl. „The Gaetano & Maria Prob Bd. VII S. 137 ff., Lloyd c/a. Guibert, Queens Bench I p. 115, The August, Aspinall VII p. 110). Übereinstimmend ist die amerikanische Entscheidung Pope c/a. Nickerson des Bundes- und Bezirksgerichts, 3 Story's Rep. p. 465. Abweichend sind Entscheidungen aus Louisiana, vgl. Phillimore § 821. Der Ersatzanspruch des Ladungsinteressenten gegen den Reeder (unbefugte Verfügung in den Fällen des Art. 504 H.G.B., aus dem Kreditgeschäft in den Fällen des Art. 510 H.G.B.) unterliegt demselben Recht, wie die Befugnis des Schiffers selbst. Dies wird in den citierten Entscheidungen ebenfalls mit Recht angenommen.

kann nicht die Absicht unseres Gesetzes sein, die Schiffshändler und Schiffsmakler in unsern Seestädten bei Gewährung von Krediten an fremde Schiffer, die auf die Dauer ihres Aufenthalts im Inland beschränkt sein sollen, zu einer Prüfung fremder Gesetze zu zwingen. In einem Hafen sind Schiffe zahlreicher fremder Länder vertreten. Es würde zu der gröfsten Erschwerung des Verkehrs führen, wenn bei den landläufigen Inlandskrediten jedesmal fremde Gesetze herangezogen werden sollten; eine solche Erschwerung würde den fremden Schiffer häufig kreditlos machen[8]). Wenn es sich dagegen um ein solches Kreditgeschäft handelt, welches in einem andern Lande erfüllt werden soll, z. B. eine Bodmerei, die in Hamburg für eine Reise nach London genommen wird, so tritt wieder die Regel ein, dafs die Vollmachten des Schiffers zur Eingehung eines solchen und deren Modalitäten sich nach dem Recht seiner Flagge richten. Ein deutscher Bodmereigeber wird also im Zweifel die Vorsicht üben müssen, sich hierüber bei dem betreffenden Landeskonsul zu informieren oder das ganze Geschäft von diesem ordnen und die Gesetzmäfsigkeit nach dem Recht der Flagge sich bescheinigen zu lassen[9]).

---

8) O.L.G. Hamburg 9. April 1880 (H.G.Z. XII Nr. 173) will bei Kreditgeschäften des Schiffers im Auslande stets das Gesetz des Landes anwenden, wo der Kredit dem fremden Schiffe gewährt wird, soweit es sich um die *fortune de mer* handelt. Dies geht zu weit. Es ist nur richtig, dafs der Eintritt der dinglichen Wirkung die Beobachtung der Form der *lex rei sitae* nötig macht (vgl. Text unten c und III). v. Bar II S. 203 ff., S. 224 will den inländischen Kreditgeber nach Analogie des Art. 500 H.G.B. nur dann schützen, wenn er die nach dem Rechte der Flagge in Vergleich mit dem inländischen Recht bestehenden gröfseren Beschränkungen der Legitimation des Schiffers nicht gekannt hat, dann aber auch ohne Rücksicht darauf, ob das Kreditgeschäft im Inlande erfüllt werden sollte oder nicht. Zu einer solchen analogen Ausdehnung des Art. 500 H.G.B. liegt aber kein rechtlicher Grund vor, wenn man an sich das Recht der Flagge als mafsgebend anerkennt: es steht lediglich die Abgrenzung des Geltungsgebiets des inländischen Gesetzes gegen das ausländische in Frage. Der gute Glaube kann nur nach Mafsgabe ausdrücklicher Specialgesetze — wie z. B. des Art. 306 H.G.B. bei Veräufserungen -- in Betracht kommen (vgl. unten §§ 16 und 24). Story § 286b, Phillimore § 823 wollen auch nur den gutgläubigen Inländer dem fremden Schiffer gegenüber schützen. Entscheidungen aus Louisiana (Phillimore § 821) gehen bald von einem *general maritime law* aus, nach welchem die Vollmacht des Schiffers zu beurteilen sei, bald legen sie dem Schiffer alle Vollmachten der Gesetze des Kontraktsorts bei. Aber in den Vereinigten Staaten bestehen (vgl. Bem. zu Art. 452 Note 5) besondere Schutzgesetze für den Inländer, der für fremde Schiffer *repairs and supplies* gewährt hat, so dafs über den Bereich dieser Gesetze hinaus vielleicht mit dem guten Glauben auszukommen ist. In Deutschland bestehen solche besondere Fremdengesetze nicht, es bedarf daher der Auslegung, inwieweit sich die allgemeinen Gesetze auch auf Fremde beziehen.

9) Die oben Note 7 citierten englischen Entscheidungen ergeben das im Text Gesagte als zweifellose englische Praxis. In Frankreich wendet man sich (vgl. Lyon-Caën Nr. 584 und das dort citierte Erkenntnis Bordeaux 1. April 1889) auch der Ansicht zu, dafs das Recht der Flagge entscheidend

§ 14. Zu den Modalitäten der Vollmacht des Schiffers gehören in diesen Fällen folgende Fragen:

α. Bestimmung des Zeitpunkts, von welchem ab der Schiffer zur Eingehung solcher Geschäfte befugt ist. Das französische Gesetz erklärt z. B. (Gesetz über die *hypothèque maritime* von 1885) jede Bodmerei, die vor Antritt der Reise kontrahiert wird, für ungültig, für gültig also nur eine im Zwischen- oder Nothafen genommene Bodmerei. Dies Gesetz ist auf fremde Schiffe, die in oder nach Frankreich verbodmet werden, nicht anzuwenden, dagegen auf französische Schiffe der Regel nach auch dann, wenn sie auswärts verbodmet werden[10],

β. Fragen der Beweislast, namentlich die Rechtswirkung oder das Erfordernis gewisser gesetzlicher Bescheinigungen der Notwendigkeit eines Kreditgeschäfts (vgl. Art. 686 H.G.B.), denn es handelt sich hier nicht um Fragen des Prozefsrechts, die der *lex fori* unterliegen, sondern des materiellen Rechts — und zwar nur um die Legitimation des Schiffers — nicht um die materielle Rechtswirkung der Verträge,

γ. Notwendigkeit gewisser anderer, dem Geschäft vorangehender Formalitäten, von welchen die Befugnis des Schiffers zur Eingehung des Geschäfts abhängig ist, z. B. Bestätigung der Notwendigkeit durch die Schiffsoffiziere nach Art. 192 des französischen *Code*, vorgängiger Verkehr mit den Abladern vor Verbodmung der Ladung nach englischem Recht.

Dagegen gehört die Form des Geschäfts selbst (z. B. Form des Bodmerei-Briefs) nicht hierher (vgl. unten III und IV).

---

sei. Dagegen nimmt man in Belgien, welches im übrigen auf Existenz und Rangordnung von Schiffspfandrechten (*privilèges*) nach wie vor die *lex fori* anwendet (Brüssel 31. Dezember 1887, J. Anvers 1888 I 204) in betreff der *formalités préalables* (auch der *Justification du prêt* in der Bodmerei, Brüssel 30. März 1889 J. A. 1889 I 161), übereinstimmend mit der früheren französischen Rechtsprechung (Kass.Hof Paris 2. Mai 1860, Sirey 1860 p. 308) an, dafs die Wahl freistehe zwischen den Formalitäten, die das Recht der Flagge vorschreibt — wobei aber der Akt vor dem betreffenden Landeskonsul aufzunehmen ist — und denen, die das Gesetz des Orts, wo der Akt aufgenommen wird, vorschreibt, welches Wahlrecht auch der Kongrefs von Brüssel 1888 empfiehlt (s. oben Note 1). Story und Phillimore (vgl. vorige Note) scheinen auch hier den gutgläubigen Kreditgeber, der in gutem Glauben sich nur nach den Gesetzen des Orts, wo der Kredit gegeben ist, richtet, schützen zu wollen, können sich dafür aber nicht auf Entscheidungen berufen.

Von deutschen Entscheidungen sind zu erwähnen: O.A.G. Lübeck-Hamburg, Sammlung II Nr. 126, O.G. Hamburg 21. November 1873 (H.G.Z. VII Nr. 15). Diese Entscheidungen wollen die „Rechtsbeständigkeit" der Bodmerei, wozu auch die Beibringung der erforderlichen Bescheinigungen (H.G.B. Art. 686), also die *formalités préalables* gerechnet werden, nach der *lex contractus* (Recht des Bestimmungshafens) beurteilen. Der *lex contractus* kann aber nur die Rechtswirkung des Vertrages, nicht die Frage, ob der Schiffer zur Eingehung eines solchen befugt war, unterworfen werden.

10) So Havre, Revue 1886/87 p. 684, Rouen, Revue 1888/89 p. 248.

§ 15. b. In betreff der Frage: welche obligatorische Rechtswirkung die Rechtsgeschäfte des Schiffers bezüglich der Haftung des Reeders haben, ist zunächst hervorzuheben, dafs es für die Rechtswirkungen des Vertrages an sich keinen Unterschied machen kann, ob der Reeder selbst oder durch seinen gehörig legitimierten Schiffer kontrahiert, dafs daher diese Rechtswirkungen in beiden Fällen nach der *lex contractus* (vgl. unten IV) zu bestimmen sind. Es kann aber einerseits für die Bestimmung der *lex contractus* erheblich sein, ob der Schiffer kontrahiert oder der Reeder selbst (vgl. unten IV), und andererseits ist in den Grundsätzen über die Haftbarkeit des Reeders nach vielen Rechten ein Unterschied vorhanden, je nachdem er selbst oder durch den Schiffer kontrahiert. Wie der Reeder nun aus den Verträgen des Schiffers, welche dieser innerhalb der durch das Recht der Flagge bestimmten Schiffervollmacht abgeschlossen hat, haftet, ob unbeschränkt oder beschränkt, ist zunächst nach dem Recht der Flagge als dem die Vollmacht beherrschenden Recht zu bestimmen. Aber — und das ist die Ausnahme von der ausschliefslichen Geltung des Flaggenrechts — der Mitkontrahent ist in Ansehung des **Seevermögens** in keinem Fall auf die Ansprüche beschränkt, welche das Recht der Flagge darbietet, sondern er kann auch diejenigen absonderungsberechtigten Ansprüche an das Seevermögen[11]), insbesondere Pfandrechte (*liens, privilèges*) geltend machen, welche die *lex contractus* gewährt[12]). Die letzteren erscheinen in Ermange-

11) Darunter sind auch die Rechte der nicht privilegierten Schiffsgläubiger in den Ländern des Abandons zu verstehen. Denn sobald der Abandon erklärt ist, dient das abandonierte Seevermögen zur abgesonderten Befriedigung aller Schiffsgläubiger, obwohl sie vor der Abandonerklärung kein Absonderungsrecht haben.

Dagegen fallen nicht darunter beschränkt persönliche Ansprüche nach der *lex contractus*, es sei denn, dafs das Gesetz ausdrücklich diese Ansprüche auch gegenüber fremden Schiffen gewährt, wie in England nach *sect. 503* der *Merch. sh. act* von 1894, wo auch wegen kontraktlicher Ansprüche (Verlust und Beschädigung der Ladung etc.) fremde Reeder wie einheimische auf die dort bestimmten Geldbeträge per ton haftbar erklärt werden. Dies erklärt sich dadurch, dafs das englische Recht hier die Haftung einschränken wollte und der gleichmäfsigen Behandlung von In- und Ausländern wegen das Gesetz auf letztere erstrecken mufste.

12) Nicht hierher gehört eine unbeschränkt persönliche oder beschränkt persönliche Haftung des Reeders, welche in Bezug auf ein zunächst nur von dem Schiffer eingegangenes oder ausgeführtes Vertragsverhältnis oder ein daraus resultierendes Pfandrecht infolge eigener Handlungen des Reeders eintritt (vgl. Art. 452 Schlufssatz, 478, 479, 693—694, 696, 774 Al. 4, 776, 777 H.G.B.). Wegen eigener Handlungen des Reeders ist derselbe, soweit ein solches Vertragsverhältnis in Betracht kommt, stets der *lex contractus* unterworfen. Alle citierten Vorschriften sind daher auch, soweit es sich um Vertragsverbindlichkeiten handelt, welche unter unserm Gesetz stehen, auf fremde Schiffe und Reeder anzuwenden. Es gilt hier dasselbe, was bezüglich der von dem Reeder selbst geschlossenen Verträge gilt (s. Text unten IV).

lung einer ausdrücklich entgegenstehenden Vereinbarung als gesetzliche Begleitwirkungen der Verträge. Es ist anzunehmen, dafs das Gesetz eines jeden Landes die Ansprüche an das Seevermögen aus den seiner Herrschaft unterworfenen Verträgen gleichmäfsig gewähren will, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um einheimische oder fremde Schiffe handelt, denn in letzterem Fall handelt es sich der Regel nach um die Interessen einheimischer Mitkontrahenten des Schiffers (Ladungsinteressenten etc.). Dagegen ist andererseits nicht anzunehmen, dafs diese Mitkontrahenten auf die Rechte, welche ihnen die *lex contractus* gewährt, beschränkt sein sollten[13]). Tritt bei Beachtung dieser Regeln eine

---

13) So ist daraus, dafs *sect. 503* der *Merch. shipp. act* von 1894 (vgl. Note 15) die dort erwähnten Ansprüche nicht nur gegen einheimische, sondern auch gegen fremde Reeder festsetzt und beschränkt, nicht zu schliefsen, dafs die Mitkontrahenten gehindert sein sollten, aus Verträgen, die dem englischen Recht als *lex contractus* unterliegen, dem Recht der Flagge gemäfs die Reeder in Anspruch zu nehmen, falls sie dies vorziehen. Allerdings wird bei britischen Gerichten ein solcher Anspruch nicht weiter verfolgt werden können, sobald der fremde Reeder gemäfs sect. 504 eod. bei dem dort genannten Gerichtshofe die Festsetzung des Haftungsbetrages aus sect. 503 für einen bestimmten Unfall beantragt. Ein solcher Antrag hat ein öffentliches Aufgebot aller Beteiligten und eine Sistierung aller Einzelprozesse bei britischen Gerichtshöfen zur Folge. Der Antragsteller mufs die festgesetzte Summe, welche der Gerichtshof *pro rata* verteilt, nebst Kosten einzahlen oder sicher stellen. Diese *vis attractiva* des Antrags kann sich aber auf Prozesse im fremden Heimatshafen des Schiffes natürlich nicht erstrecken. Der Reeder dürfte indessen nach Erlafs des britischen Aufgebots berechtigt sein, gegen die in seiner Schiffsheimat angestellte Klage vorläufige Aussetzung, und wenn der Dritte die von dem britischen Gerichtshof auf seinen Anspruch verteilte Rate wirklich in Empfang genommen hat, Abweisung zu beantragen (vgl. die folgenden Sätze des Textes). Der sich auf das Aufgebot meldende Dritte müfste diese Rate also zur Verfügung des Reeders stellen, wenn er den Prozefs in der Heimat des Schiffes fortsetzen will. Wenn der Dritte sich dagegen auf das britische Aufgebot überhaupt nicht melden sollte, so kann der fremde Reeder gegenüber der in der Heimat des Schiffes erhobenen Klage den Betrag in Abzug bringen, welcher bei Meldung auf den Anspruch entfallen sein würde. Denn infolge der unterlassenen Meldung fällt diese Rate nunmehr an die übrigen Gläubiger, welche sich gemeldet haben, und dient zur Vergröfserung ihrer Rate. Der fremde Reeder würde somit durch die unterlassene Meldung einen entsprechenden Schaden erleiden, wenn man ihn trotzdem zwingen wollte, den Dritten nach Flaggenrecht voll zu befriedigen. Die Meldungspflicht des Dritten aber ergiebt sich daraus, dafs er dem britischen Gesetz als *lex contractus* unterworfen ist. Aus dem Vorstehenden folgt, dafs ein deutscher Reeder, der auf England fährt, nach einem Unfall keine Veranlassung hat, das Aufgebot aus sect. 504 cit. in England zu beantragen, so lange nicht gegen ihn dort Einzelprozesse schweben. Er würde damit nichts erreichen, selbst wenn (wie bei grofsen Dampfern) das englische System an sich günstiger wäre. Wird er dagegen entweder nur in England oder teils in England, teils in Deutschland mit Klagen verfolgt, so wird das Aufgebot in England schon deshalb nötig, weil ohne dasselbe in jedem Einzelprozefs eine Verurteilung bis zur Höhe des gesetzlichen Geldbetrags erfolgen kann. Das Aufgebot wirkt aber auch auf die Prozesse, welche englische Befrachter aus demselben Unfall in Deutschland angestellt haben, in der obengedachten Art ein. Schweben in Deutschland noch Prozesse

Konkurrenz von Ansprüchen an das Seevermögen (nach *Flaggenrecht* und *lex contractus*) ein, so kann der Dritte das ihm günstigere Recht wählen. Tritt eine Konkurrenz zwischen unbeschränkt persönlicher Haftung auf der einen und absonderungsberechtigten Ansprüchen an das Seevermögen auf der anderen Seite ein, so hat der Dritte beide Rechte, da dieselben einander nicht ausschliefsen. Tritt dagegen eine Konkurrenz von nur beschränkt persönlicher Haftung mit solchen absonderungsberechtigen Ansprüchen an das Seevermögen ein, so können die entsprechenden Rechte nicht kumulativ geltend gemacht werden. Durch Geltendmachung und Durchführung des einen Rechts erlischt auch das andere. Dagegen treten den seerechtlichen, sei es nach *Flaggenrecht* oder *lex contractus* erhobenen Ansprüchen Sicherungsmittel des bürgerlichen Rechts nach den Regeln der *lex contractus* beziehentlich *lex rei sitae* hinzu[14]). Das Gesagte möge durch folgende Bei-

---

anderer Schiffsgläubiger gegen den Reeder, so wirkt das englische Aufgebot auf diese freilich nicht ein. Man mufs aber dem deutschen Reeder das Recht geben, bei Liquidation der Schiffsmasse die von ihm unter den Zwang des englischen Gesetzes berichtigten Schiffsforderungen für sich zu liquidieren und — bis zum Höchstbetrage der darauf nach englischem Recht bezahlten Raten — die darauf nach deutschem Recht entfallenden Raten für sich zu erheben, da andernfalls eine grundlose Bereicherung der Schiffsgläubiger vorliegen würde. Anders bei freiwilliger Berichtigung von Schiffsschulden (s. Art. 452 Bem. Nr. 6).

14) Zu dem unter b im Text Gesagten ist zu vergleichen: Entsch. R.O. H.Gericht XXII S. 98. Diese Entscheidung will anscheinend nur das Recht der Flagge gelten lassen. O.L.G. Hamb. 9. April 1880, H.G.Z XII Nr. 173 will die Anwendung des Flaggenrechts auf die Frage, ob die *fortune de terre* hafte, beschränken. Dafs dies nicht richtig ist, erhellt am besten dann, wenn das Flaggenrecht nur Haftung mit *fortune de mer*, die *lex contractus* nur Haftung mit *fortune de terre* kennt. Hier ist Haftung mit *fortune de terre* ausgeschlossen, weil solche dem Flaggenrecht unbekannt ist, es bleibt also nur übrig Haftung mit *fortune de mer*, deren Art nur aus dem Flaggenrecht entnommen werden kann, da die *lex contractus* eine solche nicht kennt (vgl. Beispiel im Text). v. Bar II S. 203 ff., 224 ff. unterscheidet nicht gehörig die im Text unter a und b erörterten Fragen und scheint auch bei der unter b erörterten Frage darauf Gewicht zu legen, ob der dritte Mitkontrahent das abweichende Flaggenrecht kennt oder nicht. Auf diesen guten Glauben kann aber absolut nichts ankommen. Jeder Hamburger Makler oder Kaufmann kennt die Vorschriften des englischen Rechts über Haftbarkeit der Reeder; trotzdem kann er zweifellos das englische Schiff, welches Ladung nach Hamburg bringt, nach deutschem Recht in Anspruch nehmen, weil das deutsche Gesetz ihm dieses Recht giebt.

Die französische Praxis und Theorie beurteilt die Haftbarkeit der Reeder durchweg nach dem Recht der Flagge (Rennes 21. Dezember 1887, Pasicrisie 88. 194, oben im Text S. 20 citiertes Erkenntnis des Kassationshofes Paris 4. November 1891, Sirey 1892 I p. 69 ff.) und zwar ohne Unterschied zwischen kontraktlichen und Deliktsobligationen (Desjardins Nr. 282, 306, Lyon-Caën Nr. 268, ebenso Asser ed. Rivier Nr. 110). Dagegen hat Antwerpen 14. Juli 1877 (J. A. 77 1. 311) erkannt, dafs in Belgien jeder Reeder sich durch Abandon dem belgischen Gesetz gemäfs befreien könne (ebenso neuere Entsch. vom 23. Juli 1892 in betreff der Schiffskollisionen, Journal du D. I. P. 1894 p. 67).

Die englische Praxis und anscheinend auch die amerikanische (mit Ausnahme von Louisiana) legt ebenfalls ohne Unterschied zwischen kontrakt-

spiele erläutert werden: Nach englischem Recht haftet der Reeder aus Verträgen seines Schiffers über Reparaturen und Ausrüstung seines Schiffes persönlich, die Schiffswerft hat aufserdem an dem reparierten Schiff ein dingliches Retentionsrecht, welches den meisten Schiffspfandrechten (*liens*) vorgeht, aber durch Herausgabe des Schiffes erlischt. Nach deutschem Recht haftet der Reeder in solchem Fall nur mit Schiff und Fracht, der Dritte hat aber ein durch Besitz nicht bedingtes Pfandrecht (Art. 757 Nr. 7, 9 H.G.B.) an Schiff und Fracht. Läfst nun ein deutscher Schiffer das von ihm geführte Schiff auf einer englischen Werft reparieren, so haftet der deutsche Reeder kraft des Rechts der Flagge nur beschränkt, aber die englische Werft hat an dem Schiff das dingliche Retentionsrecht nach dem dortigen bürgerlichen Recht, aufserdem aber auch, wenn sie das Schiff ausliefert, noch das Pfandrecht aus Art. 757 G.H.B. nach dem Recht der Flagge, obwohl die *lex contractus* dieses Recht nicht kennt. Läfst dagegen umgekehrt ein englischer Schiffer das von ihm geführte Schiff auf einer deutschen Werft reparieren, so haftet dieser der englische Reeder kraft des Rechts der Flagge unbeschränkt, die Werft hat aber auch das nach deutschem Recht Art. 757 H.G.B. begründete Pfandrecht am Schiff, dagegen nicht das dingliche gegen Schiffspfandrecht wirkende Retentionsrecht des englischen bürgerlichen Rechts. — Nach englischem Recht haftet der Reeder für Verluste und Schäden an der Ladung, die ohne sein persönliches Verschulden in demselben Unfall geschehen sind, insgesamt höchstens bis zu einem bestimmten Geldbetrag pr. ton, also beschränkt persönlich, nach deutschem Recht mit Schiff und Fracht. Die Exkulpationsgründe, welche jede Haftung ausschliefsen, sind in beiden Rechten verschieden. Ist nun ein englisches Schiff einer dortigen Dampferlinie nach Hamburg befrachtet und geht es auf der Reise unter, so entscheidet sich nach deutschem Recht als *lex contractus*, ob und wie weit der englische Reeder sich exkulpieren kann. Wird nach diesem Recht festgestellt, dafs er haftbar wäre, so kann er nunmehr von dem deut-

---

lichen und Deliktsobligationen an sich, soweit nicht positive Gesetze entgegenstehen, das Recht der Flagge zu Grunde (vgl. Lloyd c/a. Guibert, L.R. Queens Bench. I 115, Malachlan S. 183/4, Duchesse de Brabant, Swabey p. 264, Wharton, Conflict on laws § 472b, Westlake-Holtzendorff §§ 192, 193, aber dieser Grundsatz wird dort zum Nachteil der Inländer weniger fühlbar, weil in den wichtigsten Beziehungen teils positiv die einheimischen Gesetze auch auf fremde Schiffe anwendbar erklärt sind, wie die sect. 503 ff. der *Merch. sh. act* von 1894, teils besondere Gesetze über die Haftbarkeit fremder Schiffe vorhanden sind, wie in den Vereinigten Staaten in betreff der an fremde Schiffe gewährten Bedürfnisse, wegen deren ein besonderes *lien* gewährt wird (vgl. Art. 452 Note 5 und oben Noten 8 und 13). In England gilt das letztere zwar nicht, aber durch Gesetze von 1840 resp. 1861 ist die Admiralitätsgerichtsbarkeit auf ähnliche Ansprüche gegen fremde Schiffe erweitert, wodurch der Inländer in den Stand gesetzt wird, durch Arrest sich eine Sicherheit an dem fremden Schiff zu verschaffen, welche freilich den *liens* nachsteht (vgl. Abbott p. 890, 891).

schen Ladungsinteressenten nach Mafsgabe des englischen Geldhaftungssystems beschränkt persönlich in Anspruch genommen werden, obwohl Schiff und Fracht und somit nach deutschem Recht alle Ansprüche verloren sind. Ist das beteiligte Schiff dagegen nicht verloren gegangen, so kann der Ladungsinteressent Ansprüche wegen Verlustes oder Beschädigung der Ladung in Hamburg gegen das Schiff unter Beschränkung der Haftung auf Schiff und Fracht gemäfs des deutschen Rechts erheben, er kann aber auch statt dessen auf Grund des englischen Rechts den Reeder beschränkt persönlich in Anspruch nehmen; die erfolgreiche Durchführung des einen Anspruchs schliefst den andern aus[15]). Tritt das beteiligte Schiff, ohne vorher den Ladungsinteressenten befriedigt oder sicher gestellt zu haben, eine neue Reise an, so wird nach deutschem Recht (Art. 777 H.G.B.) der Reeder, wenn er diese neue Reise selbst angeordnet hat, nachdem er Kenntnis von der Forderung erhalten hatte, bis zu einem den Wert des Schiffes entsprechenden Betrage persönlich haftbar. Diese beschränkt persönliche Haftung kann auch (vgl. Note 12) gegen den englischen Reeder geltend gemacht und eventuell durch Beschlagnahme anderer Dampfer seiner Linie in Hamburg in Vollzug gesetzt werden, selbst wenn das beteiligte Schiff nicht wieder nach Hamburg käme oder unterginge. Der Ladungsinteressent kann aber auch versuchen, sein Pfandrecht an dem Schiff zu verfolgen, so lange dasselbe vorhanden ist oder nach Wahl den beschränkt persönlichen Anspruch nach englischem Recht geltend zu machen.

Wohl zu beachten ist aber noch zweierlei: erstens, dafs für die dingliche Wirkung von Pfandrechten an dem Seevermögen noch die *lex rei sitae* in Betracht kommt (s. §§ 16, 22 und 23), hier nur von den Ansprüchen (Titeln) auf ein solches Pfandrecht die Rede ist, und zweitens, dafs die Rangordnung (*Classement*) dieser Pfandrechte stets den Gesetzen des Orts unterliegt, wo die Realisierung der Pfandrechte stattfindet (s. § 56).

§ 16. c. In betreff der dinglichen Wirkungen der Rechtsgeschäfte des Schiffers kommt wie bei dem Erwerb dinglicher Rechte überhaupt die *lex rei sitae* zur Anwendung (s. hierüber

15) Zu beachten ist aber, dafs, falls Ansprüche auf Grund des englischen Rechts in Deutschland erhoben werden, ein in England erlassenes Aufgebot (vgl. Note 13) auf diese Prozesse ebenso gut seine materielle Wirkung üben mufs wie auf Prozesse vor den englischen Gerichtshöfen. Die materielle Wirkung dieses Aufgebots (im Gegensatz zu der formellen Wirkung einer *vis attractiva* in betreff der in Grofsbritannien schwebenden Einzelprozesse vgl. oben Note 13) besteht darin, die Haftung aller Interessenten, die sich nicht melden, auszuschliefsen und die Haftung der sich Meldenden auf eine Rate der Teilungsmasse zu beschränken. Indirekt wird also ein solches Aufgebot auch die Fortsetzung der Prozesse in Deutschland unmöglich machen, da der Admiralitätsgerichtshof in England bei angemeldeten Ansprüchen, die noch streitig sind, auch materiell prüft und nur eine Rate der von ihm festgestellten Ansprüche bewilligt.

unten III). Nach demselben Recht ist auch die Frage zu beurteilen, ob und wie weit der gute Glaube den dritten Erwerber von Eigentum oder dinglichen Rechten am Schiff gegen Mängel der Schiffervollmacht schützt:

Bei Nichtkenntnis von ausdrücklichen Einschränkungen der flaggenrechtlichen Vollmacht des Schiffers ist schwerlich ein Konflikt der Gesetze möglich, da hier wohl alle Seerechte dem gutgläubigen Dritten Schutz gewähren (Art. 500 H.G.B. und Bem. dazu). Konflikte können in betreff des Schutzes gutgläubiger Dritter dagegen entstehen, wenn es sich um die Frage handelt, ob ein Rechtsgeschäft gültig ist, welches jemand als angeblicher Schiffer vorgenommen hat, obwohl er als solcher überhaupt nicht bestellt war, ferner, wenn er zwar als Schiffer bestellt war, aber aufserhalb der Grenzen seiner flaggenrechtlichen Vollmacht gehandelt hat. Hier kommen für Deutschland nur die Gesetze in Betracht, welche jeden gutgläubigen Erwerb in öffentlicher Versteigerung schützen (vgl. § 24) wie § 42 I 15 Preufs. Allg. Landr. Nach diesen Gesetzen würde z. B. der von einem englischen Schiffer beorderte Notverkauf des Schiffes im Wege öffentlicher Versteigerung gegenüber dem gutgläubigen Ersteher gültig sein, auch wenn der Schiffer die nach englischem Rechte vorgeschriebene vorherige Mitteilung an den Reeder unterlassen hätte (vgl. Note 1 zu Art. 499 H.G.B.). Art. 306 H.G.B. (vgl. Art. 338 des Entw. eines neuen Handelsgesetzbuchs) bezieht sich allerdings auch auf Veräufserungen eines selbständigen Kaufmanns, der vermeintlich von dem Eigentümer beauftragt ist. Ein solcher ist der Schiffer aber nicht. Die §§ 932 bis 935 B.G.B. schliefsen in dem in Rede stehenden Fall den Schutz des guten Glaubens aus, selbst bei öffentlichen Versteigerungen (vgl. Motive zum Entw. eines neuen deutschen Handelsgesetzbuchs S. 207 ff.). Sollte das Princip des Art. 306 H.G.B., wie wünschenswert, später auf Veräufserungen des Schiffers ausgedehnt werden, so würde doch auf den Erwerb von Schiffsgläubigerrechten (Art. 757 H.G.B.) der gute Glaube an die Vollmacht des Schiffers stets einflufslos sein, da eine Besitzübertragung fehlt. Solche Pfandrechte können also nur dann erworben werden, wenn und soweit der Schiffer nach den oben unter a und b erörterten Grundsätzen wirklich zur Einräumung derselben berechtigt war[16])[17]).

---

16) Vgl. v. Bar II § 269. Diesen Grundsätzen gemäfs verfährt auch die englische Praxis. Im Fall Cammell c/a. Sewell wurde der Verkauf von Teilen einer englischen Ladung eines preufsischen Schiffes, welche der Schiffer in Norwegen vorgenommen hatte, auf Grund des norwegischen Rechts, welches den gutgläubigen Erwerber schützt, für gültig erklärt, obwohl der Schiffer an sich dazu nicht befugt gewesen sei (vgl. Malachlan S. 182 ff., Abbott S. 428, Rattigan S. 145). Die Ausdehnung dieses Grundsatzes auf Verpfändungen ist abgelehnt in den bei Abbott S. 23 citierten Entscheidungen. Es ist ganz irrig, wenn v. Bar II S. 204 Art. 39a meint, „was vom Verkauf des Schiffes gelte, müsse auch von Verpflichtungen



III. Recht des Orts, wo sich das Schiff befindet (*lex rei sitae*).

§ 17. A. Das Gesetz des Orts, wo sich das Schiff zur Zeit des Abschlusses von Rechtsgeschäften unter Lebenden **befindet,** durch welche ein Recht an dem Schiff (Eigentum oder sonstiges dingliches Recht) begründet oder über ein solches Recht verfügt wird *(lex rei sitae)*, ist für die dingliche Wirkung derselben mafsgebend. Die Geltung der *lex rei sitae* erstreckt sich nicht auf den obligatorischen Vertrag, welcher der Begründung oder Übertragung des Sachenrechts zu Grunde liegt (vgl. R.G. Entsch. Bd. 18, S. 46), sondern nur auf den Begründungs- oder Übertragungsakt selbst, also auf die Form des dinglichen Rechtserwerbs. Hier kommt also die Rechtsregel „*locus regis actum*" nicht zur Anwendung. Dieser Rechtssatz ist in betreff des Sachenrechts im Art. 11 Abs. 2 des Einf.-Ges. zum Bürgerlichen Gesetzbuch jetzt ausdrücklich reichsgesetzlich ausgesprochen, aber auch schon bisher in der gemeinrechtlichen Praxis des Preufsischen Allgemeinen Landrechts anerkannt (vgl. Windscheid I § 35 Nr. 2; Dernburg, Preufs. Privatrecht, I § 27 Nr. 2)[18]). Das

---

gelten, soweit sie eben nur den Zwangsverkauf des Schiffes zur Folge haben können" (vgl. Text sub a).

17) Der Umfang der gesetzlichen Vollmacht fester, in den Häfen stationierter Vertreter (Agenten, Expeditionen) ausländischer Reedereien kann sich nur nach den Rechten des Landes, wo sie stationiert sind, richten, nicht nach dem Recht der Flagge, bei uns also nach Art. 47 H.G.B. Dieser Satz wird auch in England anerkannt (Rattigan S. 144, 145). O. L.G. Hamburg (Urt. vom 18. März 1895 Hans. XVI Nr. 49) wendet dagegen auf solche Agenten z. B. deren Befugnis zur Zeichnung von Konnossementen das Recht der Flagge an, was anscheinend mit der irrigen Ansicht, dafs solche Personen nur Substituten des Schiffers seien, zusammenhängt (vgl. Bem. Nr. 27 zu Art. 452).

18) Nach dem Vorgang von Savigny (System VIII S. 178) wollen freilich eine Anzahl Schriftsteller, wie z. B. Stobbe, Privatrecht § 32, Dernburg, Pandekten § 47 a. E., Preufs. Privatrecht § 27 N. 7, Regelsberger, Pandekten I § 43 Nr. 1, solche bewegliche Sachen von der *lex rei sitae* eximieren, welche an dem betreffenden Orte keine dauernde Stätte haben und auf diese die *lex domicilii* des Eigentümers anwenden. Sie wenden diesen Satz namentlich an auf Waren im Transport, Handgepäck eines Reisenden, Land- und Wasserfahrzeuge, also auch auf Seeschiffe (vgl. Seuffert Arch. XXIV 102, XXVIII 2, auch Entsch. R.O.H.Gericht Bd. VI Nr. 14, in welcher letzteren Entscheidung das R.O.H.Gericht dieser Auffassung beitritt). Dieselbe ist aber von v. Bar I § 223 S. 605 ff., welchem Niemeyer S. 250 beitritt, gründlich widerlegt (vgl. auch Hans. XV S. 92, Hans. XVI S. 50). Sie ist unhaltbar, weil auf dem Gebiet des Sachenrechts das Recht eines jeden Orts in betreff aller dort befindlichen Sachen absolute, von dem Willen und Bewufstsein der Beteiligten unabhängige Geltung beansprucht und an jedem Orte neue dingliche Rechte begründet werden können, die mit den bisherigen in Konkurrenz treten. Ob ein fremdes Schiff unsere Häfen als Zwischenbestimmungshäfen oder Nothäfen benutzt, ist völlig gleichgültig, stets unterliegt es unseren Gesetzen. In der anglo-amerikanischen Praxis wird der Satz des Textes bei Schiffen und deren Ladungen vollkommen anerkannt (vgl. Abbott S. 23, 428; Westlake-Holtzendorff § 141; Rattigan S. 85 ff., 90; Wharton §§ 343, 346).

Recht der Flagge an die Stelle der *lex rei sitae* zu setzen, würde nur dann zulässig sein, wenn die Schiffe allgemein und in allen ihren rechtlichen Beziehungen als Immobilien mit dem — rechtlich fingierten — Sitz im Heimatshafen behandelt würden. Dieser Satz gilt aber in Wahrheit allgemein nur bezüglich der Begründung und der Übertragung von Schiffshypotheken, in welcher Beziehung daher auch allgemein das Recht der Flagge entscheiden mufs (oben § 10).

§ 18. In betreff des Eigentums an Seeschiffen sind drei verschiedene Auffassungen vertreten: entweder vollzieht sich der Eigentumserwerb ganz unabhängig vom Register, welches insoweit nur eine öffentlichrechtliche Bedeutung hat, wie z. B. in Norwegen, Schweden, Finnland und Rufsland oder die Eintragung des Eigentumsübergangs in das Register hat mehr oder weniger die Bedeutung, dafs der eingetragene gutgläubige Erwerber Dritten gegenüber als Eigentümer gilt, wie z. B. in England, Frankreich, Italien, Belgien und zum Teil auch in Deutschland oder endlich die Eintragung in das Register ist notwendige Bedingung für den Eigentumsübergang überhaupt, wie z. B. in Holland, Dänemark[19]) (vgl. hierüber Bem. zu den Art. 432 ff., IV, VI und zu Art. 439). Ist somit eine allgemeine Immobilisierung der Schiffe noch nicht anerkannt, so müssen Schiffe im internationalen Verkehr der Regel nach lediglich als bewegliche Sachen behandelt werden, es mufs daher auch bezüglich ihrer Veräufserung regelmäfsig die *lex rei sitae* entscheiden. Dabei ist folgendes zu beachten:

§ 19. a. Die Vorschriften jedes Rechts über Registrierung von Schiffen und deren Wirkung beziehen sich stets nur auf einheimische Schiffe, können also auf fremde Schiffe an sich keine

---

Story §§ 384 ff. stellt zwar den Satz auf, dafs der Eigentümer über seine bewegliche Habe sowohl nach seiner *lex domicilii* wie der *lex rei sitae* verfügen könne, aber die von ihm citierten und gebilligten Entscheidungen aus Louisiana und Massachusetts geben bei einem Konflikt von Rechtstiteln, welche nach dem einen oder anderen dieser beiden Rechte erlangt sind, dem nach der *lex rei sitae* erlangten den Vorzug. In der französischen Doktrin und Praxis steht die Anwendung der *lex rei sitae* bei beweglichen Sachen völlig fest, und die Praxis wandte dieselbe auch bisher bei Schiffen an, jedoch mit Ausschlufs des Grundsatzes *„possession vaut titre“* (vgl. die Citate bei v. Bar I S. 603, II S. 190 und Lyon-Caën Nr. 84). Es will die neuere Doktrin nun aber anlehnend an die Beschlüsse der Kongresse zu Brüssel und Antwerpen das Recht der Flagge anwenden (vgl. Lyon-Caën Nr. 129 und 131, Levillain im Journal du D. I. P. 1896 p. 31 sequ., ebenso Jacobs Nr. 56, der aber die Frage des Eigentumsüberganges mit den Pflichten des Verkäufers, das Nötige zur Berichtigung der beiderseitigen Register beizutragen, zu verwechseln scheint; vgl. auch die oben II im Eingang citierten ausländischen Gesetze und Entscheidungen). Die Verträge von Montevideo I Art. 26 und 27 unterwerfen die Schiffe ebenfalls der *lex rei sitae*, nicht aber die Ladungen, wenn sich das Schiff auf hoher See befindet. Diese gelten nach Art. 28 als belegen am Ort der endgültigen Bestimmung.

19) Ganz unrichtig behauptet Asser-Rivier § 109, dafs dies allgemein der Fall sei.

Anwendung finden; fremde Schiffe stehen daher solchen einheimischen Schiffen gleich, welche dem Registerzwang nicht unterliegen[20]). In betreff ihrer Veräufserung gilt daher in Deutschland die besondere Vorschrift des Art. 439 H.G.B., in anderen Rechten gelten regelmäfsig dieselben Vorschriften, wie in betreff anderer beweglicher Sachen. Wenn also zum Beispiel in Kopenhagen ein deutsches Schiff an einen Engländer verkauft wird, so ist für die Frage des Eigentumsübergangs nur das in Kopenhagen für bewegliche Sachen überhaupt geltende Recht anzuwenden, nicht die nur für dänische Schiffe geltende Vorschrift, dafs der Eigentumsübergang durch Registrierung bedingt ist. Selbst wenn das Schiff dort an einen Dänen verkauft würde, würde dasselbe gelten, es würde namentlich der Däne gültig das Schiff ohne vorgängige Registrierung sofort weiter an einen Ausländer verkaufen und übertragen können. Erst wenn er das Schiff unter dänische Flagge und in das dänische Register gebracht hätte, würde die Wirkung des letzteren sich bei späteren Verfügungen geltend machen.

b. Die privatrechtlichen Wirkungen des Registers, welche das Recht der Flagge anerkennt, werden bis zu einem gewissen Mafse, zum Schutz gutgläubiger Dritter auch gegenüber Rechtsgeschäften, welche im Ausland nach der *lex rei sitae* gültig vorgenommen sind, aufrecht zu halten sein[21]). Handelt es sich um Rechtsgeschäfte zwischen Angehörigen dieser Flagge unter einander, oder doch um solche Rechtsgeschäfte, welche einen Wechsel der Flagge nicht bedingen, so wird, wenn solche Rechtsgeschäfte im Ausland vorgenommen werden, neben der *lex rei sitae* insoweit dauernd das Recht der Flagge zur Anwendung kommen. Handelt es sich dagegen um Rechtsgeschäfte, welche einen Wechsel der Flagge bedingen, so hören die Wirkungen des Flaggenrechts von dem Zeitpunkt an auf, an

---

20) Dies übersieht v. Bar II § 318; er gelangt dadurch zu einer Anwendung des einheimischen Registerzwangs bei Veräufserung von fremden Schiffen und sucht dies wieder dadurch abzuschwächen, dafs er denselben nur dann für anwendbar erklärt, wenn auch das Recht der Flagge einen solchen erfordert. Dadurch wird geradezu das Princip aufgehoben.

21) Die Ausführungen dieses Absatzes beziehen sich nur auf Veräufserungen, nicht auf Schiffshypotheken, welche letzteren in der Hand gutgläubiger Erwerber, die solche gegen Entgelt erworben haben, jedenfalls zu schützen sind (vgl. II § 10 und III § 17). Der Absatz bezieht sich ferner nur auf solche Veräufserungen, welche der eingetragene Eigentümer unter Benutzung seiner fortdauernden Eintragung vornimmt, nachdem er das Schiff bereits einmal (ohne Eintragung) veräufsert hatte, jedesmal in den Formen der jeweiligen *lex rei sitae*. Es wird endlich vorausgesetzt, dafs der späteren Veräufserung die Eintragung in das Register gefolgt ist, da andernfalls der ältere Titel den Vorzug haben würde. — Ist das Schiff von einem nicht im Register eingetragenen, vermeintlichen Eigentümer veräufsert, so entscheiden die unter C bei N. 29 aufgestellten Grundsätze.

welchem die Löschung in dem Register der bisherigen Heimat des Schiffes erfolgt. Die bis dahin begründeten Rechte gutgläubiger Dritter bleiben aber in Kraft. Diese Wirkungen einer fortdauernden, mit dem ausländischen Rechtsgeschäft in Widerspruch stehenden Eintragung in dem Schiffsregister sind sicher von den Gerichten des Landes, in welchem das Schiff registriert ist, anzuerkennen[22]), aber auch von ausländischen Gerichten wird die Konkurrenz gutgläubiger Dritter, welche im Vertrauen auf das Register Rechte an dem Schiff erworben haben, anzuerkennen sein, wenn das Schiff sich zur Zeit dieses Rechtserwerbes in einem Rechtsgebiet befand, welches den Schutz gutgläubiger Dritter bei Erwerb solcher Rechte anerkennt[23]). Jeder Erwerber ausländischer Schiffe hat dem Vorstehenden nach ein grofses Interesse daran, eine alsbaldige Löschung des Schiffes in dessen bisherigem Heimatsregister zu bewirken. Dieselbe geschieht regelmäfsig auf eine blofse Anzeige beider Kontrahenten in betreff des Eigentumswechsels unter Rückgabe des Certifikats. Sollte die ausländische Registerbehörde aber weitere Formalitäten fordern, so wird der Käufer darauf bedacht sein müssen, auch diese zu erfüllen und dazu nötigenfalls die Mitwirkung seines Mitkontrahenten fordern können. Dasselbe gilt in betreff der Erfüllung von Formalitäten, die zur Erlangung der Eintragung in die heimatlichen Register des Käufers nötig sind. Für den Eigentumsübergang selbst sind diese Formalitäten aber nicht nötig.

§ 20. c. Befindet sich das Schiff auf hoher See, so tritt das Recht der Flagge ein (vgl. oben § 11).

§ 21. d. Die Veräufserung von Schiffsparten unterliegt dem Recht der Flagge, da dieselbe das innere Verhältnis der Mitreeder zu einander berührt (vgl. oben § 9) und in betreff ihrer Zulässigkeit und Wirkungen nur nach dem

---

22) Vorausgesetzt wird hier eine gesetzliche Vorschrift, welche (wie z. B. in Frankreich, England, Italien, Belgien) ausdrücklich sagt, dafs die Eintragung die Wirkung haben solle, gutgläubige Dritte zu schützen (vgl. Jacobs Nr. 56 S. 76). In Deutschland fehlt eine solche Vorschrift, es kann hier nur indirekt und in beschränkter Weise die Eintragung im Schiffsregister für den guten Glauben solcher dritten Personen, welche an deutschen Schiffen Rechte erworben, von Bedeutung sein (vgl. Bem. zu Art. 439). Veräufserungen deutscher Schiffe im Auslande erfolgen somit lediglich auf Grund der ausländischen *lex rei sitae*, auf dessen Bestimmung es allein ankommt, ob der gute Glaube zu schützen und wann ein solcher anzunehmen ist. Dasselbe bestimmt ausdrücklich Holland Art. 310 in betreff von Veräufserungen holländischer Schiffe im Auslande.

23) Hier wird also vorausgesetzt, dafs:

a. in dem Recht der Flagge eine nicht ausdrücklich auf das Inland beschränkte Vorschrift vorhanden ist, nach welcher gutgläubige Dritte, welche von dem registrierten Eigentümer erwerben, geschützt sind;

b. nach der *lex rei sitae* eine Vorschrift ähnlichen Inhalts gilt oder doch nach bürgerlichem Rechte gutgläubige Erwerber geschützt sind (vgl. zu dem Text v. Bar II § 318 S. 191).

Recht der Flagge beurteilt werden kann (vgl. v. Bar II § 324)[24].

§ 22. e. In betreff der privilegierten Schiffspfandrechte (*liens, privilèges* vgl. Art. 757 ff. H.G.B. und Bem. zu Art. 452 H.G.B.) ist der Anspruch auf ein solches (Titel) und die Form des Erwerbs (modus) zu unterscheiden. Die Regel ist die: dafs der Anspruch nach der *lex contractus* (inwieweit bei Rechtsgeschäften des Schiffers das Recht der Flagge konkurriert s. oben II 7 vgl. auch oben II 4), die Form des Erwerbs nach der *lex rei sitae* zu beurteilen ist. Beide sind aber nur bei vertragsmäfsigen Schiffspfandrechten (Bodmerei) unterscheidbar[25]. Bei gesetzlichen Pfandrechten entsteht das Pfandrecht ohne besondere Formalität, sobald der Anspruch, welchem das Gesetz das Pfandrecht beilegt, zur Entstehung gelangt. Daraus folgt, dafs ein gesetzliches Pfandrecht nur dann existent werden kann, wenn sowohl nach der *lex contractus* (oder dem konkurrierenden Flaggenrecht), wie nach der *lex rei sitae* ein solches anerkannt wird, wenn also nach beiden Rechten das betreffende persönliche Forderungsrecht durch ein solches Pfandrecht *ex lege* geschützt wird. Die Rücksicht auf andere konkurrierende dingliche Rechte führt notwendig zu diesem Satz; vgl. v. Bar I § 242; O.L.G. Hamburg 30. Januar 1894 (Fall „Minna Craig" Hans. XV S. 32 ff.)[26].

---

24) Dafs die Veräufserung von Schiffsparten sonst als Veräufserung einer körperlichen Sache zu behandeln sei (R.G.Entsch. Bd. 14 S. 14 ff.), wird hierbei nicht verkannt.

25) Die Form des Bodmereibriefs mufs also der *lex rei sitae* entsprechen, soweit diese Form für Entstehung des Pfandrechts wesentlich ist (vgl. hierüber Bem. zu Art. 684). Unrichtig nimmt Obergericht Hamburg in dem Urteil vom 21. November 1873 (H.G.Z. VII Nr. 15) daher an, dafs für die Bodmerei in betreff der Förmlichkeiten nur das Recht am Orte der Ausstellung entscheide. Verschieden von der Form sind die Modalitäten, welche die Befugnis des Schiffers zur Eingehung der Bodmerei regeln (vgl. hierüber oben § 14). — In England wird Bodmerei eines englischen Schiffes nicht anerkannt, welche nicht in der dort vorgeschriebenen Form errichtet ist; man scheint bei fremden Schiffen auch hier — wie bezüglich der eben erwähnten Modalitäten — nur dem Recht der Flagge zu folgen (Malachlan S. 179/180). In Frankreich und Belgien wendet man in betreff der Form der Bodmerei ebenfalls dieselben Grundsätze an wie in betreff jener Modalitäten (*formalités préalables*); s. die oben N. 9 citierten Entscheidungen.

26) In betreff der gesetzlichen Pfandrechte steht die ausländische Praxis und Doktrin auf einem anderen Standpunkte. Lyon-Caën Nr. 1787 erklärt, dafs bezüglich der *privilèges* am Schiffsvermögen das Recht der Flagge, bezüglich der *privilèges* an der Ladung (auch in betreff der Rangordnung) die *lex rei sitae* entscheide. Belgien läfst sowohl in betreff der Existenz wie der Rangordnung (vgl. unten § 56) der *privilèges* die *lex fori* entscheiden (Jacobs Nr. 56, s. die oben N. 9 citierten Entscheidungen). England läfst ebenfalls in betreff der gesetzlichen Pfandrechte die *lex fori* entscheiden, sowohl in betreff der Existenz wie der Rangordnung. Allerdings liegen nur bezügliche Entscheidungen gegen amerikanische Schiffe vor, gegen welche nach englischem Recht *liens* an Schiff und Fracht für Heuer der Seeleute festgestellt sind, obwohl ihr Heimatsrecht solche nur an der Fracht an-

B. **§ 23.** Welchen Einflufs hat der Ortswechsel von Seeschiffen?

Hier ist zunächst die Begründung der dinglichen Rechte (einschliefslich des Eigentums) und deren Fortbestand zu unterscheiden. In betreff der Begründung lehrt v. Bar I § 228 „der Vertrag der Kontrahenten, der zunächst nur obligatorische Kraft hat, gewinnt dingliche Wirksamkeit, sobald die Sache in ein anderes Gebiet gelangt, wo die von den Kontrahenten beobachtete Form zur Einräumung auch des dinglichen Rechts genügt," vorausgesetzt, dafs der Wille der Parteien hierauf gerichtet war und inzwischen begründete dingliche Rechte nicht entgegenstehen. Diesem Satz ist beizustimmen. Demnach wird ein schriftlicher Vertrag über ein deutsches, sich zur Zeit des Abschlusses in einem dänischen Hafen befindendes Schiff, in welchem bestimmt ist, dafs das Eigentum durch den Vertrag übergehe, gemäfs § 439 H.G.B. dingliche Wirksamkeit erlangen, sobald das Schiff die hohe See gewinnt (vgl. oben § 11), obwohl in Dänemark für den Eigentumsübergang Tradition erfordert wird, also der blofse Vertrag nicht ausreicht. Hätte aber in dem dänischen Hafen vorher ein Anderer durch Tradition des bisherigen Eigentümers das Eigentum des Schiffes erworben, so würde dessen Eigentumserwerb vorgehen. Die Anwendung desselben Satzes auf gesetzliche Schiffspfandrechte führt dahin, dafs solche existent werden, sobald sie einerseits der *lex contractus* (oder dem konkurrierenden Flaggenrecht vgl. § 22) entsprechen und andererseits das Schiff in ein solches Rechtsgebiet gelangt, in welchem diese gesetzlichen Pfandrechte anerkannt werden, oder sobald das Schiff die hohe See erreicht, wenn dieselben dem Recht der Flagge konform sind[27]). Für die Bodmerei eines Schiffes, welches die hohe See gewinnt und demnächst den Bestimmungshafen erreicht, ergiebt sich, dafs dieselbe gültig ist, wenn entweder die Formvorschrift des Hafens, in welchem sich das Schiff zur Zeit des Abschlusses befand, oder des Rechts der Flagge (vgl. oben § 11) oder des Bestimmungshafens oder eines Zwischenhafens, den das Schiff passiert, erfüllt ist. Da aber stets bis zum Eintritt voller Gültigkeit anderweitige

---

erkennt. Da in den neuesten Entscheidungen (The Herzogin Marie Lush 292 und den übrigen bei Temperley, Merchant shipping act 1894 N. a zu sect. 167 p. 81 citierten späteren Entscheidungen) aber ausgesprochen ist, dafs das Gericht gegen Protest des Heimatskonsuls nicht so entscheiden würde, so könnte es fraglich sein, ob diese Entscheidungen präjudiziell sind, was aber von Westlake-Holtzendorff § 142 angenommen wird; vgl. auch Congrès d'Anvers p. 106, wo John Gorst sich in demselben Sinn äufsert (vgl. Abbott S. 857).

27) A. A. O.L.G. Hamburg 7. Januar 1895 Hans. XVI S. 50, wo angenommen wird, dafs der Eintritt in ein anderes Rechtsgebiet nach Abschlufs des Rechtsgeschäfts das Pfandrecht nicht zur Entstehung bringen könne. Es wird dort für diese Ansicht mit Unrecht v. Bar citiert (vgl. v. Bar I §§ 228, 242).

gültig entstandene dingliche Rechte vorgehen, wird z. B. die in einem Zwischenhafen nach den dortigen Gesetzen formgültig eingegangene Bodmerei vorgehen; falls die ältere Bodmerei nur den Formvorschriften des Bestimmungshafens entspricht und wenn Schiff und Ladung solchenfalls in dem Zwischenhafen gültig veräufsert waren, würde die Bodmerei überhaupt keine Gültigkeit mehr erlangen können. Erreicht das verbodmete Schiff zwar die hohe See, nicht aber den Bestimmungshafen, so ist die Bodmerei formgültig, wenn auch nur die Form des Flaggenrechts beobachtet ist, jedoch mit denselben Beschränkungen.

In betreff des Fortbestandes einmal gültig begründeter dinglicher Rechte ist davon auszugehen: dafs jedes Ortsrecht die vor dem Eintritt des Schiffes in sein Gebiet wohl erworbenen Rechte respektieren mufs (vgl. Entsch. R.O.H.Gericht VI S. 85)[28]. Eine Ausnahme kann hier nur in den Fällen eintreten, in denen die im Art. 30 Einf.G. z. B. G.B. aufgestellte Schranke einer Anwendung ausländischen Rechts sich ergiebt. Diese kann zu einer Präponderanz des einheimischen Rechts führen, wenn das Schiff sich zuletzt im Inland befunden hat oder doch im Inland erworbene dingliche Rechte konkurrieren (hierüber s. unten § 55). In betreff der Bestimmung der Rangordnung der Pfandrechte, welche sich nach den Gesetzen des Orts richtet, wo die Vollstreckung geschieht, s. ebenfalls unten § 56.

C. **§ 24.** Die Ersitzung eines Schiffes, welche sich nicht ausschliefslich in demselben Rechtsgebiet vollendet, müfste nach den bei v. Bar I §§ 224, 237 formulierten Grundsätzen nach dem am Wohnort des Reeders geltenden Recht oder dem Recht der Flagge beurteilt werden, weil die Rechtssätze über Ersitzung seiner Meinung nach eine dauernde Unterwerfung der Sache unter ein bestimmtes Territorialrecht voraussetzen. Dieser Auffassung ist aber nicht beizustimmen. Es ist vielmehr der herrschenden Ansicht gemäfs mit Niemeyer S. 255 ff. (s. die dort citierten Schriftsteller) anzunehmen, dafs die Ersitzung als vollendet angesehen werden mufs, sobald das Schiff in ein Rechtsgebiet gelangt ist, nach dessen Gesetzen unter Einrechnung der ganzen Besitzzeit des Erwerbers die Ersitzung vollendet ist, also unter Einrechnung der Zeit, während welcher der Erwerber vor dem Einbringen des Schiffs in dieses Rechtsgebiet dasselbe in anderen Rechtsgebieten besessen hat. Denn es ist der Eintritt der Sache in jedes Rechtsgebiet für die Entwicklung ihres dinglichen Rechtszustandes erheblich, auch wenn der Aufenthalt nur auf kurze Dauer berechnet ist, z. B. bei Berührung von Zwischenhäfen. In jedem solchen Gebiete können durch Vertrag oder Gesetz neue dingliche Rechte entstehen, z. B. gesetzliche Pfandrechte

---

28) Dies gilt namentlich auch in betreff der gesetzlichen Pfandrechte. A. M. Niemeyer S. 50, der annimmt, dafs dieselben erlöschen, wenn die Sache in ein Rechtsgebiet kommt, in welchem diese Pfandrechte nicht gelten.

für Ausrüstung und Reparaturen, Bodmerei u. s. w. Es ist daher kein Grund, das Mitwerben des in der Ersitzung begriffenen Erwerbers hier auszuschliefsen, zumal durch sein Eigentum wieder die Rechte derjenigen Dritten, welche von ihm dingliche Rechte ableiten, bedingt sind. Zu beachten ist aber auch hier die Einwirkung des oben § 11 aufgestellten Satzes, dafs Schiffe auf hoher See dem Recht ihrer Flagge unterliegen, woraus folgt, dafs, wenn das Schiff die hohe See befährt, die Ersitzung dem Recht der Flagge gemäfs sich vollendet, sobald dessen Voraussetzungen gegeben sind und nicht schon früher nach anderen Gesetzen die Ersitzung vollendet war.

Die Verjährung der Eigentumsklage unterliegt denselben Gesetzen wie die Ersitzung, vgl. v. Bar I § 237.

Beschränkungen der Vindikation zu Gunsten von Erwerbern, die im guten Glauben [29]) oder auf offenem Markt, im Wege der Versteigerung u. s. w. erworben haben (vgl. oben S. 32), sind materiell rechtlicher Natur, es kommt daher die *lex rei sitae* zur

---

29) Um die Berufung auf guten Glauben seitens späterer Konkurrenten auszuschliefsen, ist es sehr wichtig, dafs jeder, der ein Recht an einem Schiff erwirbt, dafür sorgt, dafs dasselbe baldigst in die Schiffspapiere (Certifikat) eingetragen wird. In dieser Beziehung ist der Fall des englischen Schiffes „Ann Martin" lehrreich. Der englische Reeder A. liefs, während das Schiff sich auf See befand, erst für B. im Schiffsregister eine Mortgage eintragen, veräufserte dasselbe dann an C, welcher im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen wurde. Beide Eintragungen wurden im Schiffscertifikat nicht vermerkt. Das Schiff wurde dann von D. wegen einer Wechselschuld des früheren Reeders A. in Havre mit Arrest belegt. B. und C. intervenierten bei den französischen Gerichten, wurden aber durch Urteil des Handelsgerichts zu Havre vom 19. April 1856 und Appellurteil von Rouen abgewiesen, weil angenommen wurde, dafs es der *bona fides* widerspreche, die Berufung auf Rechtstitel zu gestatten, von denen sich in den Schiffspapieren keine Spur finde (vgl. N. 6) Als das Schiff später nach England kam, versuchten B. und C. ihre Ansprüche hier geltend zu machen, sie wurden aber auf Grund der *res judicata* abgewiesen (Fall Castrique c/a. Imrie; Phillimore §§ 814, 944). Die getroffene Entscheidung ist gewifs nicht zu billigen, aber eine Wiederholung solcher Entscheidungen bleibt immer möglich. — Als Regel wird man festhalten müssen, dafs ältere Eigentumstitel, welche sich auch nur aus dem Schiffsregister ergeben, nicht unter Berufung auf den guten Glauben ignoriert werden dürfen, da nach den meisten Rechten seefahrender Nationen die Möglichkeit vorhanden ist, dafs solche Eintragungen erst nachträglich in dem Certifikat nachgetragen werden, falls das Schiff sich zur Zeit der Entstehung desselben auf Reisen befindet. Von jedem Hafen aus wird es möglich sein, durch Vermittelung des Landeskonsuls von der Registerbehörde telegraphische Auskunft zu erlangen. Jemand, der von einem Dritten ein Schiff erwirbt, dessen Legitimation aber nicht nur mit dem Register, sondern auch mit den Schiffspapieren in Widerspruch steht, wird sich unter keinen Umständen auf guten Glauben berufen können. Beschlagnahme von Seeschiffen wegen früherer Schulden, verdienen endlich gegenüber früheren Rechtstiteln überhaupt nicht den Schutz des guten Glaubens: den Gläubigern bleibt gegenüber solchen nur das Recht der Anfechtung wegen Simulation oder Fraudulosität. Wie weit der Erwerber gegen spätere Dispositionen des Veräufserers bis zu seiner Eintragung in das Register geschützt ist, s. oben § 19b.

Zeit des Erwerbs zur Anwendung (vgl. R.G.Entsch. Bd. 28 S. 111), also das Recht der Flagge, wenn das Schiff damals auf hoher See war (oben § 11). v. Bar I § 236 will aufserdem dem im *foro domicilii* (d. h. im Seerecht: dem Gericht des Heimatshafens) belangten Verklagten das Recht geben, diejenigen Beschränkungen geltend zu machen, welche nach dem Recht seines Domizils (hier also des Rechts der Flagge) gelten. Diese der herrschenden Ansicht widerstreitende Annahme hat keinen rechtlichen Boden, dieselbe verkennt die Natur dieser Beschränkungen, welche in Wahrheit nur Erweiterungen der Erwerbsarten sind und daher nur nach dem Recht beurteilt werden können, nach welchem sich der Erwerb vollzieht. Der Umfang der Verurteilung bei der Eigentumsklage (Gefahr, Fracht und Accessorien) ist ebenfalls materiell rechtlich, da derselbe die Rechte und Pflichten des Besitzers als solchen betrifft und unterliegt der *lex rei sitae* zur Zeit der Klagerhebung (vgl. v. Bar I § 235).

D. **§ 25.** Die dingliche Wirkung einer letztwilligen Verfügung, durch welche über das Eigentum an Schiffen oder Schiffsparten disponiert ist, unterliegt allgemeiner Regel zufolge dem Recht des letzten Domizils des Erblassers, ebenso die dingliche Wirkung der Eingehung einer gütergemeinschaftlichen Ehe dem Recht des Domizils der Ehegatten.

E. **§ 26.** Die Frage, in welcher Weise das Eigentum schwimmender Ladung übergeht, gehört an sich nicht in das Seerecht. Insoweit dieser Verkehr durch Konnossement vermittelt wird, s. unter IV § 29. Die Entstehung und Übertragung seerechtlicher Pfandrechte an der Ladung unterliegt denselben Gesetzen wie die Entstehung und Übertragung von Pfandrechten an dem Schiff (vgl. §§ 22 und 23, auch oben II 6 und 7).

IV. Recht der Vertragsverhältnisse (*lex contractus*).

Bezüglich des **Rechts, welches** die einseitigen oder zweiseitigen **Vertragsverhältnisse beherrscht** *(lex contractus)*, kommen in Betracht: Form, Inhalt, Auslegung der gebrauchten Worte.

A. Form[29a]).

§ 27. Hierfür wird bei uns künftig die Vorschrift des Art. 11 Abs. 1, Einf.Ges. z. B.G.B. mafsgebend sein, wonach dieselbe sich nach den Gesetzen bestimmt, welche für den Inhalt des Vertrages mafsgebend sind (vgl. B), wonach aber auch die Beobachtung der Gesetze des Ortes genügt, in dem das Rechtsgeschäft vorgenommen

29a) Mit dieser sind Modalitäten der Vollmacht des Schiffers nicht zu verwechseln, die dem Flaggenrecht unterworfen sind oben S. 23 ff.: Eine solche Modalität ist auch die im Art. 499 H.G.B. erforderte Öffentlichkeit des Verkaufs des Schiffs. Modalitäten der Kreditgeschäfte s. oben S. 26.

wird *(locus regit actum)*[30]. Dieses fakultative Wahlrecht entspricht auch gröfstenteils den bisherigen Anschauungen im Inland und Ausland, vgl. v. Bar I § 123; Regelsberger, Pandekten I § 42. Abweichend: §§ 111 ff. I 5, Pr. Allg. L.R.; Lyon-Caën Nr. 116, 846, 847, welcher nur die Regel „*locus regit actum*“ gelten lassen will; Jacobs Nr. 56, welcher für Belgien dasselbe behauptet (abgesehen von dinglichen Rechtsgeschäften) und nur einschränkend anführt, dafs Verträge über fremde Schiffe in Belgien gültig in den Konsulaten dem Recht der Flagge gemäfs abgeschlossen werden können; Fiore Nr. 228, welcher auf Grund Art. 9 des *ital. code civil* nur dann eine Ausnahme von dem Satz „*locus regit actum*“ statuiert, wenn die Kontrahenten derselben Nationalität sind; dieselbe Ausnahme nimmt auch für Frankreich an Weifs S. 625. Sicherer ist hiernach die allgemein anerkannte Form der *lex loci*. Welcher Ort gilt aber als *lex loci* bei Abschlufs zweiseitiger Verträge unter Abwesenden? (Vgl. hierüber § 113 I 5, Preufs. Allg. L.R.) Das Reichsgericht hat (Entsch. Bd. 34 Nr. 50) bei handelsrechtlichen Verträgen auf Grund des Art. 321 H.G.B. angenommen, dafs der Ort mafsgebend sei, wo die Annahme der Offerte unterschrieben ist (so auch Savigny VIII S. 235, 257). Nach dem neuen Handelsgesetzbuch soll aber Art. 321 in Fortfall kommen und die Regel des § 130 B.G.B. gelten, wonach der Vertrag erst in dem Zeitpunkt als geschlossen gelten würde, wenn die Annahme dem Offerenten zugeht. Demnach würde man in Konsequenz der citierten Entscheidung dann annehmen müssen, dafs der Ort, wo dies geschieht, als Ort des Abschlusses gelte[31]. Würde also z. B. die Charterung eines Schiffes von Havre nach Hamburg offeriert und von dort acceptiert, so ist der Vertrag bei Anwendung des § 130 B.G.B. ungültig, wenn nur Telegramme benutzt würden, deren Urschriften die volle Unterschrift der Kontrahenten nicht tragen (vgl. Regelsberger, Pandekten I 137 N. 16), weil das französische Recht Schriftlichkeit der Chartepartie verlangt *(code art. 273)*.

---

30) Ist nach diesem Gesetz ein Vertrag nichtig, weil die Stempelung unterlassen ist, so mufs dieser Nichtigkeitsgrund an sich auch im Auslande anerkannt werden (vgl. v. Bar I § 126; Westlake-Holtzendorff § 149; Carver § 213). Aber es kann der Vertrag kraft des fakultativen Wahlrechts (vgl. Text) dennoch gültig sein, wenn die ungestempelte Urkunde dem Gesetz entspricht, welches für den Inhalt des Vertrags mafsgebend ist.

31) Vgl. über diese Frage namentlich Fiore Nr. 124—128, welcher sich nach Mitteilung der verschiedenen Meinungen ebenso entscheidet, womit eine positive Bestimmung des ital. *code de commerce* übereinstimmt. v. Bar I § 125 und die dort N. 2 citierten, sowie Regelsberger, Pandekten I § 42 wollen das Geschäft nur dann für gültig ansehen, wenn es den Gesetzen beider in Betracht kommenden Orte entspricht. Niemeyer S. 100 nimmt an, dafs bei Verträgen unter Abwesenden die Regel „*locus regit actum*“ überhaupt wegfalle. Verträge durch Fernsprecher (§ 147 B.G.B.) sind mündliche Verträge unter Anwesenden. Befinden sich dieselben in verschiedenen Rechtsgebieten, so mufs der Vertrag der Form nach beiden genügen.

§ 28. Die aufgestellte Regel gilt auch in betreff der Übertragung von Forderungen und des Erwerbs von Pfandrechten an Forderungen (vgl. Reichsgericht 19. Dezember 1882 Bolze Bd. V Nr. 21; O.L.G. Hamburg 30. Januar 1894 Hans. XV Nr. 32). Die Forderungen sind also in dieser Beziehung nicht den Sachen gleich gestellt. Jedoch berühren die Fragen: ob und eventuell mit welchen Beschränkungen die Forderung cessibel ist (vgl. z. B. § 400 B.G.B.), wie eine Cession unter dem Pariwert einwirkt *(lex Anastasiana)*, wie weit die Forderung überhaupt Gegenstand eines Pfandrechts sein kann, ebenso die Fragen, welche materielle Wirkung der Übergang der Forderung hat, in welchem Umfang gegenüber dem Cessionar Einreden zulässig sind, wie sein Verhältnis zu gesetzlichen Pfandrechten an der Forderung sich gestaltet, den Inhalt der Obligation, und sind somit nach dem Recht zu beurteilen, welchem in materieller Beziehung die Obligation unterliegt (wo dieselbe ihren Sitz hat), vgl. unten B. Ferner gilt in Beziehung auf den Schuldner der Rechtssatz, dafs er gültig an denjenigen zahlen kann, an welchen er nach dem materiellen Recht der Obligation zahlen kann, so dafs also z. B. dann, wenn dieses Recht ihm Zahlung an den bisherigen Inhaber der Forderung gestattet, bevor ihm eine Benachrichtigung von der Cession zugestellt ist, oder er doch Kenntnis von derselben erhalten hat (vgl. B.G.B. §§ 407, 409), er sich auf diese Vorschriften berufen kann, selbst wenn die *lex loci actus* (d. h. der Cession) weder auf Benachrichtigung noch Kenntnis Wert legt, R.G.Entsch. Bd. X S. 77, XIV Nr. 58, XX Nr. 53; vgl. v. Bar II § 274 ff.; Regelsberger, Pandekten I § 44 III (beide etwas unklar). Hat der Schuldner infolge Konkurrenz verschiedener Prätendenten (Cessionare) den schuldigen Betrag hinterlegt oder erklärt er sich zur Zahlung an denjenigen bereit, welchem das Gericht die Forderung zuspricht, so ist also regelmäfsig lediglich der Streit unter jenen nach der aufgestellten Regel (Einf.G. zum B.G.B. Art. 11 Abs. 1) zu entscheiden. Nur dann, wenn von dem Rechtsurheber (*autor*), von welchem diese Prätendenten ihre Rechte ableiten, deren Recht angefochten werden sollte, kann ein anderes Gesetz in Frage kommen, nämlich entweder — wenn sich die Anfechtung auf eine gesetzliche Cessionsbeschränkung stützt — ausschliefslich das materielle Recht der Forderung (vgl. oben) oder, wenn sich die Anfechtung auf das unterliegende Rechtsgeschäft stützt, das besondere dieses Geschäft beherrschende Recht, welches von der *lex loci actus* verschieden sein kann[32]). — In betreff der gesetzlichen Pfandrechte an Forderungen ergiebt sich aus vorstehendem: da Pfandrechte an Forderungen überhaupt in allen Rechten anerkannt sind, so entstehen gesetzliche Pfandrechte, sobald einerseits das Gesetz, welches den durch Pfand

32) Anfechtungen *in fraudem creditorum* liegen aufserhalb des Rahmens dieser Darstellung (vgl. hierüber v. Bar II S. 581 ff.).

zu sichernden Anspruch beherrscht, einen Pfandrechtstitel gewährt und andererseits entweder die *lex loci actus* oder das Gesetz, welchem die durch das Pfand zu bestrickende Obligation unterliegt, ein solches Pfandrecht als stillschweigende Begleitwirkung des Anspruchs anerkennen. Dem letztgedachten Gesetz fehlt also der absolut beherrschende Einflufs, welcher bei Rechten an Sachen der *lex rei sitae* zukommt. Jedoch ist es möglich, dafs Vorschriften dieses Gesetzes zwingender Natur sein sollten und wollten. Dies ist aber nur dann anzunehmen, wenn dieselben im Interesse aller beteiligten dritten Personen zum Schutz des Verkehrs gegeben sind, und ein solches zwingendes Gesetz bindet unbedingt nur den Richter des Landes, in welchem dieses Gesetz gilt, während der Richter jedes andern Landes der minder strengen *lex loci actus* folgen kann. Umgekehrt ist der Richter jedes andern Landes nicht genötigt, derartige zwingende Vorschriften der *lex loci actus* zu befolgen, wenn das konkurrierende Gesetz der Obligation eine solche Vorschrift nicht hat. Zwingende Gesetze dieser Art bestehen in Deutschland zum Teil in betreff vertragsmäfsiger Verpfändung von Forderungen und zwar allgemein für den Fall des Konkurses (§ 15 Einf.Ges. zur R.Konk. Ordn.: Benachrichtigung des Drittschuldners unerläfsliches Erfordernis zur Geltendmachung des Pfandrechts im Konkurse), dagegen aufserhalb des Konkurses nicht nach gemeinem Recht, wohl aber nach preufsischem Recht (§§ 281, 288, I 20 Allg. L.R.: Hingabe des Schuldscheins und bei nicht verbrieften Forderungen Benachrichtigung des Drittschuldners). Vom 1. Januar 1900 an fordert aber § 1280 B.G.B. für ganz Deutschland auch aufserhalb des Konkurses die gedachte Benachrichtigung bei Verpfändungen als unerläfslich. Nach franz. *code civil* ist die Benachrichtigung des Drittschuldners Formerfordernis auch gegenüber Dritten sowohl bei der Cession wie der vertragsmäfsigen Verpfändung (vgl. Art. 1690, 1607, 2075, 2076, 2081), vgl. Entsch. R.G. Bd. 27 Nr. 78. Alles dies ist im Seerecht, namentlich bei konkurrierenden Ansprüchen auf die Fracht (nur werden auf deren Verbodmung die citierten zwingenden Gesetze nicht zu beziehen sein) wichtig[33]). Über deren Rangordnung s. unten § 58.

33) Für die Grundsätze des Textes folgende Beispiele: Die englische eingetragene und nicht eingetragene Schiffshypothek (*mortgage*) erstreckt sich von selbst auf die zur Zeit der Geltendmachung noch ausstehende Fracht. Dies gilt in Deutschland nicht (zur Zeit, d. h. bis zum 1. Januar 1900, freilich noch in Bremen) ebenso wenig in den anderen Ländern. Eine ausreichende Geltendmachung der Mortgage erblickt das englische Recht in einer thatsächlichen oder symbolischen Besitznahme des Schiffes, die durch Publikation in den Zeitungen, Einsetzung eines anderen Kapitäns oder Arrest des Schiffes erklärt wird. Dieses Pfandrecht ist zur Zeit im Streit von mehreren Prätendenten untereinander in Hamburg auch in betreff der dort zahlbaren Frachten anzuerkennen, so O.L.G. Hamburg, Urteil vom 30. Januar 1894 Hans. XV Nr. 32 (Begründung nicht überall zutreffend). Anders Kassationshof Brüssel vom 14. April 1888 bei Jacobs S. 80. Der Belgier

§ 29. Die aufgestellte Regel gilt, wie oben unter III erörtert, nicht bezüglich der Form des Erwerbs von Eigentum und dinglichen Rechten an Sachen. Für den Verkehr mit Orderkonnossementen[34]) ergiebt sich hieraus aber nicht etwa, dafs die Regel hier nur in betreff der Begründung oder Übertragung der obligatorischen Rechte allein und nicht in betreff der sekundären Wirkung der Übertragung eines Besitzes der abgeladenen Ware (Art. 649 H.G.B.) zur Anwendung komme. Diese Wirkung, die von allen seefahrenden Nationen anerkannt wird, ist von der Übertragung der obligatorischen Rechte untrennbar. Es handelt sich hier auch nicht um ein dingliches Recht, sondern um die thatsächliche Übertragung der Verfügung über das von dem Schiffer für Rechnung des legitimierten Inhabers des Konnossements detinierte Ladungsgut. Ob und wie weit dieser Besitz des Ladungsguts geeignet ist, Eigentum oder andere dingliche Rechte für den Erwerber des Konnossements zu begründen, ist dagegen wieder allein nach der *lex rei sitae*, d. h. gemäfs den unter III besprochenen Grundsätzen nach den Gesetzen des Rechtsgebiets zu beurteilen, wo sich das Schiff mit der Ladung befindet oder befand, als sich der Erwerb vollzog. Nach englischem und französischem Recht kann z. B. der Ablader auch

---

Laurent VIII §§ 131 ff. sagt: „Es müssen die in jedem Lande zum Schutz von Dritten vorgeschriebenen Förmlichkeiten bei allen dort erklärten Cessionen beobachtet werden.“ Das käme auf eine ausschliefsliche Geltung der *lex loci actus* heraus und würde also auch das Brüsseler Erkenntnis nicht begründen, welches darauf basiert, dafs es an jeder Publizität der aufserhalb Belgiens geschehenen Übertragung der Fracht fehle, welche nach belgischem Recht (Art. 1690 *Code civil*) durch die Benachrichtigung des Schuldners von der Cession bewirkt wird. Da dieses Gesetz (vgl. den Text) zwingender Natur für den belgischen Richter ist, so ist die Brüsseler Entscheidung auch richtig und nach dem 1. Januar 1900 wird in Hamburg ebenso zu erkennen sein. — Beispiel in betreff des gesetzlichen Pfandrechts: Ein englischer Schiffer kauft notwendigen Schiffsbedarf in Hamburg für eine Reise nach London, deren Preis, nach Ankunft des Schiffes in London, in Hamburg zahlbar ist. Der Gläubiger erwirbt an der Fracht Hamburg-London das gesetzliche Pfandrecht des deutschen Rechts, obwohl das englische Recht ein solches nicht kennt.

34) Die Form der Konnossemente selbst ist überall im wesentlichen dieselbe (vgl. jedoch Art. 645 Bem. in betreff der Konnossemente *au porteur* in einigen Ländern, sowie amerikanischer Konnossemente, welche nur den Empfang zum Behuf des Transports mit einem Schiff — *received for shipment* — bescheinigen, die das neue H.G.B., Entw. § 634 auch bei uns einführen will, vgl. R.G.Entsch. Bd. 20 Nr. 13 S. 59—61). In betreff des Indossaments ist zu erwähnen, dafs in Frankreich dem Blanco-Indossament nur die Wirkung eines Prokura-Indossaments beigelegt wird, so dafs also dem Blanco-Indossatar dieselben Einreden entgegenstehen wie dem Indossanten (vgl. Lyon-Caën Nr. 716 ff.). Die französische Jurisprudenz läfst die Einreden aber nicht zu, wenn das Blanco-Indossament in einem ausländischen Rechtsgebiet vollzogen ist, wo es volle Wirkung hat (Lyon-Caën Nr. 847). Nach der Regel des Textes werden bei uns französische Blanco-Indossamente den Vollindossamenten gleich zu achten sein, soweit es sich um Konnossemente über Waren handelt, die in unseren Häfen auszuliefern sind (vgl. unten § 35).

ohne Übergabe, also auch ohne Übertragung der Konnossemente die Ladung, welche auf einem Schiff seines Landes auf hoher See schwimmt, durch blofsen Vertrag gültig veräufsern. Giebt er nach einer solchen Veräufserung das Orderkonnossement in dritte Hand, so beseitigt er damit nicht den vorher vollzogenen Eigentumsübergang. Der Erwerber des Konnossements gewinnt aber die Rechte eines Besitzers des Ladungsguts und kann der Vindikation des früheren Erwerbers, wenn er gutgläubig war, unter Berufung auf seinen guten Glauben entgegentreten, soweit ihm die zur Zeit seines Erwerbes mafsgebende *lex rei sitae* dies gestattet (vgl. Carver § 500; Lyon-Caën Nr. 713)[35]).

B. Inhalt.

§ 30. Der Inhalt der Verträge unterliegt der Autonomie der Kontrahenten. Sie können daher auch frei darüber entscheiden, nach welchem Recht ihr Vertrag zu beurteilen sei. Es geschieht dies jedoch nur selten durch eine ausdrückliche Abrede. In den meisten Fällen ist es die Aufgabe des Richters, aus allen begleitenden Umständen zu ermitteln, welchem Recht sich die Kontrahenten unterwerfen wollten, aus welchem Recht also das zu ergänzen ist, was der Vertrag selbst nicht enthält. Für diese Auslegung des Willens der Parteien haben sich gewisse Regeln bald allgemein, bald in den verschiedenen Gebieten verschieden ausgebildet und zwar in der Art, dafs man auf gewisse Umstände ein vorwiegendes Gewicht legt und bei dem Vorliegen dieser die Anwendung eines bestimmten Rechts als gewollt annimmt, wenn sich aus den übrigen ermittelten Umständen nicht klar und deutlich ergiebt, dafs die Kontrahenten sich einem anderen Recht unterwerfen wollten. Man legt jenen Umständen also die Bedeutung einer *praesumtio facti* bei, die durch Gegenbeweis zu widerlegen ist.

a. Frachtvertrag.

§ 31. Bei dem Frachtvertrag legt von den Umständen, die für die Ermittlung der Willensrichtung in der gedachten Beziehung erheblich sein könnten,

a. die englische Anschauung auf die Flagge des Schiffs[36]),

---

35) Sowohl das englische wie französische Recht schützen den gutgläubigen Erwerber von Konnossementen (vgl. englische Factors Act 1889 § 8 und den französischen Satz „*possession vaut titre*"). Ein anderes Beispiel in betreff der Einwirkung der *lex rei sitae* ergiebt sich bei der *stoppage in transitu* (R.Konk.Ordn. § 36): nach jener allein entscheidet sich, ob die *stoppage* an sich zulässig ist und ob dieselbe gegenüber gutgläubigen Konnossementsinhabern gestattet ist.

36) Für das englische Recht sind namentlich zu vergleichen Carver cit. §§ 204 ff., die oben N. 7 citierten Erkenntnisse, das Urteil „*The Missouri Steamship Company lim.*" (Law Times reports Bd. 58 S. 377) und das neuere Erkenntnis des *court of appeal* in „*The Industrie*" [Aspinall VII p. 460 ff.]. Die anglo-amerikanische Praxis geht im allgemeinen davon

b. die deutsche und holländische Anschauung auf den Bestimmungsort der Ladung, soweit es

---

aus, dafs das Recht des Erfüllungsorts der Verträge (*performance*) mafsgebend sei (vgl. Story § 280; Phillimore §§ 670, 671; Carver cit. § 208; Rattigan p. 114 ff.; Nelson p. 270 ff., namentlich das dort citierte Erkenntnis Jacobs, v. Credit Lyonnais). Bei den Land- und Seefrachtverträgen findet sie für die Anwendung dieser Regel das Hindernis, dafs hier die Erfüllung an verschiedenen Orten stattfinde. Bei dem Landfrachtvertrag ist sie, wenn der Transport durch mehrere Rechtsgebiete geht, geneigt, den Transport durch jedes dieser Rechtsgebiete nach den Gesetzen dieses Gebiets zu beurteilen (Cohen c/a. South Eastern Railway Co.) und wendet diesen Grundsatz auch bei Durchgangskonnossementen in der Art an, dafs der Landtransport (z. B. aus dem Innern bis Philadelphia) nach dem Recht des Landes, durch welches dieser geht, der weitere Schiffstransport nach dem Recht der Flagge des Schiffs beurteilt wird (Moore c/a. Harris, vgl. Carver § 212). Der Seefrachtvertrag ist in England zunächst wiederholt Gegenstand der Judikatur bezüglich der Frage gewesen, nach welchem Recht die Haftbarkeit der Reeder (beschränkt oder unbeschränkt) und die Vollmacht des Schiffers zur Verfügung über die Ladung zu beurteilen sei (vgl. die oben N. 7 citierten Erkenntnisse). Diese Erkenntnisse gehen noch im wesentlichen davon aus, dafs das Mafs der Haftbarkeit der Reeder und die Rechte des Schiffers zur Verfügung über die Ladung aus dem Frachtvertrag abzuleiten seien und unterstellen diesen in Zweifel dem Recht der Flagge. Deshalb nehmen die Schriftsteller (vgl. z. B. Carver § 206; Westlake-Holtzendorff § 208; Abbott S. 370; Phillimore § 694) an, dafs dieselben Grundsätze in betreff der Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrag gelten, womit namentlich die ganz allgemeinen Ausführungen in dem Erkenntnis Lloyd c/a. Guibert, L. R. Queens Bench 1865/66 p. 115 ff. (in welchem an sich nur darüber zu entscheiden war, ob der Reeder eines französischen Schiffs nach seinem Recht aus einer Bodmerei der Ladung beschränkt oder nach englischem Recht unbeschränkt hafte) übereinstimmen (vgl. namentlich p. 126—129).

In einigen späteren Entscheidungen (1871/72) des *court of admiralty* (Phillimore) *The Wilhelm Schmidt* (Aspinall I. p. 82), *San Roman Adm. & Eccl. L.R. III p. 593*, wurde trotzdem gegen deutsche Schiffe englisches Recht angewandt. Im ersten Fall war die Charter unter Deutschen in Konstantinopel abgeschlossen, aber in englischer Sprache, in Falmouth als Orderhafen wurde die Ladung nach Ipswich beordert. Unter Ignorierung der Entscheidung *Lloyd c/a. Guibert* wurde teils wegen der englischen Sprache der Dokumente, teils und hauptsächlich, weil der Bestimmungsort in England durch die Order fixiert sei, unter Berufung auf die Ansicht der „*foreign jurists*“, angenommen, dafs somit der „Sitz des Kontrakts“ in England sei. Im letzteren Fall kam hinzu, dafs die Ablader Engländer waren und die Chartrepartie von London datierte (vgl. Carver § 209). In dem Falle „*The Missouri*“ (vgl. oben) aus 1888 — in welchem es sich um die Gültigkeit von Klauseln handelte — hielt der *court of admiralty* (*Chittey*) das Recht der Flagge wieder für mafsgebend, welches freilich mit dem des Bestimmungsorts in diesem Falle identisch war. In dem neueren Erkenntnisse des *court of appeal* (1893) „*The Industrie*“ (vgl. II N. 7) wurde die Klage eines deutschen Schiffes, welches nach deutschem Recht Distanzfracht forderte, die das englische Recht nicht kennt, abgewiesen. Es wurde die Gleichstellung der nach Flaggenrecht zu beurteilenden *authority of the master to deal with the cargo* mit den Rechten aus dem Frachtvertrag verworfen. Der Richter (Lord Escher) führte aus: dafs das Schiff ein deutsches, lasse nicht den Schlufs zu, dafs der Kontrakt ein deutscher sei (in erster Instanz war dies auf Grund der Theorie: dafs das Recht der Flagge entscheide, angenommen). Der Vertrag sei in London von englischen Schiffsmaklern geschlossen (von denen einer den englischen Be-

sich um die dort zu erfüllenden Verpflichtungen handelt [37]),

---

frachter, der andere den deutschen Reeder vertrat) in englischer Sprache (was an sich nicht entscheidend sei, namentlich nicht, wenn ein Schiffer sich im Auslande dieser Sprache als der allgemeinen Verkehrssprache bediene), aber auch nach englischem Formulare, in welchem Ausdrücke (wie „*Act of god*") vorkämen, die sich nur aus englischen Anschauungen erklären liefsen. In solchem Falle sei anzunehmen, „*that the intention was to make an english contract*" (vgl. auch Carver § 210). Durch den Kontrakt wurde das Schiff gechartert, eine Ladung Reis nach einem englischen Hafen zu bringen: dieser letztere Umstand ist hier in den Gründen nicht erwogen. — Dafs die Theorie der Anwendung des Rechts der Flagge auf den Seefrachtvertrag in Nordamerika Eingang gefunden, scheint nicht nachweisbar, vielmehr citiert Story (§ 280 N. a) mehrere Urteile, in denen, wie bei uns, bei Transportverträgen der Bestimmungsort (*place of delivery*) als Erfüllungsort angesehen und das dort geltende Recht angewandt wird. Die Revue du D. I. P. 1895 S. 1095 citiert das obige Erkenntnis „*The Missouri*" irrtümlich als eine amerikanische Entscheidung.

37) Das Reichsgericht erklärt: es ist der Parteiwille im Sinne eines vernünftigen und billigen, auf das Recht eines bestimmten Territoriums gerichteten Unterwerfungswillens zu ermitteln, indem man in Ermangelung erschöpfender konkreter Anhaltspunkte auf Grund objektiver Kriterien, die aus der Natur der Sache vernünftiger und billiger Weise anzuwendende Rechtsnorm feststellt, wobei es dann nicht weiter darauf ankommt, ob jede einzelne Rechtswirkung gewollt ist: R G.Entsch. Bd. 6 S. 130, Bd. 34 S. 80 (ähnlich: das englische Erkenntnis Lloyd c/a. Guibert p. 120: es komme dabei nicht auf die Kenntnis der einzelnen Rechtssätze seitens der Parteien an. denn „wer nach Rom geht, mufs thun wie die Römer"). Das Reichsgericht findet nun, dafs man zu diesem Zweck das Gebiet ermitteln müsse, „in welchem die Obligation ihre wesentliche Wirkung äufsere" und sieht als solche bei dem Seefrachtvertrag den Bestimmungsort an, schliefst aber daraus doch nur, dafs das dort geltende Recht für die am Bestimmungsort zu erfüllenden Verpflichtungen mafsgebend sei, vgl. die cit. Entscheidungen, ferner Entsch. Bd. 9 S. 51 ff. und Urteil vom 24. Oktober 1891 Hans. XIII S. 136 (Jur. Wochenschr. 1892 S. 60), somit z. B. nicht für die Frage, ob der Schiffer verpflichtet sei, dem Befrachter seine Ankunft im Orderhafen zu melden und ihm für Warten auf Order im Orderhafen Liegegeld zu vergüten sei, wohl aber dafür, ob — wenn solches zuzubilligen — der Empfänger im Bestimmungshafen dasselbe zu tragen habe (vgl. cit. Entsch.). Ergiebt sich über jene Frage aus dem Vertrag selbst nichts, so können hierüber nur die Gesetze oder Usancen des Orderhafens entscheiden, wo der Vertrag insoweit seine Wirkung äufsern soll.

Erreicht das Schiff den Bestimmungshafen nicht, so ist dennoch das dort geltende Recht in betreff der Verpflichtungen mafsgebend, die nach dem Vertrage dort zur Ausführung kommen sollten (R.G.Entsch. Bd. 9 S. 51), d. h. in betreff der Auslieferung der Ladung und Zahlnng der Fracht und zwar ohne Unterschied, ob dem Verfrachter der ursprüngliche Befrachter oder ein Konossementsinhaber als Empfänger gegenüber steht (vgl. Hans. XIII S. 136). Es ist daher namentlich über die Frage, inwieweit Unmöglichkeit der Erfüllung, insbesondere die im Art. 631 H.G.B. erwähnten Ereignisse oder der Untergang des Schiffes oder der Ladung oder solche Naturereignisse, welche die Reise unterbrechen oder ein von dem Schiffer im Interesse der Ladungsbeteiligten (Art. 504) oder von diesen selbst vorgenommener Verkauf der Ladung während der Reise (vgl. Art. 504, 618, 619, 632, 633, 635—641) auf die gegenseitigen Rechte und Verbindlichkeit einwirken, insbesondere ob ein Recht zum Rücktritt vorhanden, volle Fracht, Distanzfracht oder keine Fracht zu zahlen ist, ob ein vorher ge-

c. die französisch-italienische (romanische) Anschauung auf den Ort des Vertragsabschlusses[38])

ein vorwiegendes Gewicht.

---

zahlter Frachtvorschufs zurückgefordert werden kann, wenn eine entsprechende Gegenleistung nicht gewährt ist, der Regel nach auch gegenüber dem Befrachter nach dem Recht des Bestimmungsorts zu entscheiden, wenn derselbe bereits vor Trennung von Schiff und Ladung, beziehentlich vor Untergang des Schiffes feststand (vgl. O.A.G. Lübeck Bremer Sammlung IV S. 482, Kier: V S. 107; Obergericht Hamburg 19. Februar 1875 H.G.Z. VIII 271, 16. Juli 1874 H.G.Z. VIII 46, 18. Oktober 1878 H.G.Z. XI Nr. 11). In der Entsch.R.G. XIII Nr. 31 und der Entsch. des O.L.G. Hamburg Hans. XIV Nr. 101 wird von dem Recht des Bestimmungsorts deshalb abgesehen, weil in den dort entschiedenen Fällen aus konkreten Umständen die Absicht der Kontrahenten auf die Unterwerfung unter ein anderes Recht gefolgert wurde. Auch Asser-Rivier § 111 und Wagner S. 141 erkennen die Geltung des Rechts des Bestimmungsorts ohne Beschränkung an. Ist der Schiffer an einen Orderhafen angewiesen, um hier erst den Bestimmungsort zu erfahren (z. B. *Falmouth for orders*) und erfolgt die Bezeichnung des letzteren nicht bevor das Schiff unterging oder sich Schiff und Ladung trennen, so sind zwei Fälle zu unterscheiden: a. das Wahlrecht des Befrachters war auf Häfen desselben Rechtsgebiets beschränkt, z. B. *a port of the United Kingdom* (Grofsbritannien): dann ist für die Anwendung des Rechts dieses Gebiets bereits ausreichende Bestimmung gegeben oder b. es war die Wahl zwischen den Häfen verschiedener Rechtsgebiete gelassen: in diesem Falle mufs davon abgesehen werden, zu ermitteln, nach welchem Rechtsgebiete das Schiff wahrscheinlich beordert worden wäre, z. B. wohin die Ware später aus dem Nothafen gebracht worden ist (wie Asser-Rivier Nr. 111 will, welcher mitteilt, dafs dies in Holland Praxis sei, vgl. dagegen Obergericht Hamburg 10. Oktober 1878 H.G.Z. XII Nr. 11), ebenso wenig ist das nur für die Dispachierung mafsgebende Recht des Hafens, wo sich Schiff und Ladung trennen, anzuwenden (wie Wagner S. 141 will), sondern es bleibt, wenn nicht aus konkreten Umständen andere Intention gefolgert werden kann (kraft deren z. B. das Recht des Vertragsorts mafsgebend sein soll), nur die Anwendung des Rechts der Flagge des Schiffs übrig, jedenfalls im Zweifel für deutsches Schiff deutsches Recht (vgl. O.A.G. Lübeck Kier V S. 107, Obergericht Hamburg H.G.Z. V Nr. 272, XII Nr. 182, XII Nr. 11, O.L.G. Hamburg Hans. XIV Nr. 101).

[Mit dem Vorstehenden steht nicht in Einklang eine neueste, erst während des Drucks bekannt gewordene Entscheidung des Reichsgerichts, I. Civilsenat vom 23. Januar 1897 (Jur. Wochenschr. 1897 Nr. 28). Dieselbe erklärt, dafs (falls aus Vertrag, Sprache u. s. w., Unterwerfung unter ein bestimmtes Recht nach Intention der Parteien nicht zu folgern sei) auf die Frage, ob bei Unterbrechung der Reise infolge Havarie und Kondemnation des Schiffes Distanzfracht zu zahlen sei, das Recht des Hafens, wo Schiff und Ladung sich trennen, anzuwenden sei, nicht das Recht des Bestimmungshafens, selbst wenn dieser schon feststand und nicht erst in einem Orderhafen festgestellt werden sollte. Diese Entscheidung ist meines Ermessens bedenklich. Dieselbe wird hauptsächlich damit begründet, dafs der Frachtvertrag durch höhere Gewalt beendet sei und die „Erfüllung" (Auslieferung u. s. w.), soweit noch eine solche stattfinde, nunmehr im Nothafen erfolge (Andeutung gleicher Ansicht bei O.A.G. Lübeck Br. Samml. IV S. 482). Ob und unter welchen Modalitäten der Vertrag gelöst wird, kann aber m. E. nur nach dem Recht beurteilt werden, dem der Vertrag im ganzen unterliegt. Es scheint mir ein innerer Widerspruch zu sein, den Frachtanspruch und die Pflicht des Transports je nach äufseren Umständen bald dem einen, bald dem anderen Rechte zu unterwerfen.]

Für Holland bestimmt Art. 498 ausdrücklich, dafs holländisches Recht auf die Rechte und Pflichten fremder Schiffe, die nach Holland bestimmt

Ob nun trotz Anerkennung der Regel sich im gegebenen Fall aus anderen ermittelten konkreten Umständen feststellen läfst, dafs sich die Kontrahenten einem anderen Recht unterwerfen wollten, ist Frage des Einzelfalles. Es kommt dabei namentlich in Betracht, ob beide Kontrahenten (Befrachter und Verfrachter) derselben Nationalität angehörten und noch beide in ihrem Heimatland wohnten, ferner ob Sprache, Formular und Klauseln des Vertrages, der Ort des Abschlusses und die Personen der damit beauftragten Vertreter mit Bestimmtheit den Schlufs erlauben, dafs der Vertrag auf der Grundlage der Gesetze eines bestimmten anderen Rechtsgebiets abgeschlossen ist[39].

---

seien, anzuwenden sei, woraus die dortige Praxis folgert, dafs bei Schiffen, die nach ausländischen Häfen bestimmt seien, dasselbe Princip anzuwenden sei (vgl. Asser-Rivier cit.). — Verschiedene Staaten Südamerikas wenden ebenfalls das Recht des Bestimmungsorts an: Argentinien Art. 1091, Brasilien Art. 628, Vertrag von Montevideo Art. 29 ff.

38) Vgl. für Frankreich: Lyon-Caën Nr. 848—850, welcher die französische Praxis mitteilt, für Belgien: Jacobs Nr. 299, für Italien: Fiore Nr. 146, Kass. Turin 23. August 1887 Revue Droit mar. IV p. 537. Gegen diese Anschauung vgl. namentlich die vorzüglichen Ausführungen des englischen Urteils Lloyd c/a. Guibert L. R. Queens Bench I p. 127 sequ. Abweichend erklärt ein Urteil des Appell.Gerichts zu Douai vom 16. Juli 1891 auf einen von französischen Befrachtern mit einem englischen Schiff in Calcutta geschlossenen Frachtvertrag das Recht des französischen Bestimmungshafens für anwendbar, da — wenn Inländer beteiligt seien, stets inländisches Recht anzuwenden sei (Journal du D. I. P. 1894 p. 95).

39) R.G.Entsch. Bd. XIII Nr. 31 wendet auf Charterung eines deutschen Schiffes in Hamburg seitens eines deutschen Befrachters für eine Reise von Hamburg nach Porto-Allegre deutsches Recht an. In einer Reihe von Entscheidungen wird ausgesprochen, dafs auf die Benutzung der englischen Sprache und englischen Formulare, welche von deutschen Schiffen oder in deutschen Häfen aus Zweckmäfsigkeitsgründen vielfach gebraucht werden, entscheidendes Gewicht nicht zu legen sei (R.G.Entsch. Bd. XIX Nr. 9 H. G.Z. IV Nr. 266, vgl. R.G.Entsch. Bd. XI S. 104 ff.) Dasselbe wird in dem Urteil „*The Industrie*“ (Aspin. VII S. 460) anerkannt, ebenso in Frankreich und Belgien (vgl. Lyon-Caën N. 848). Aber wenn besondere Klauseln, die nur auf englischen Rechtsanschauungen beruhen (z. B. *Penalty-Klausel*, *Cessor-Klausel*), in der Charteпartie sich finden, so kann dies als ein wesentliches Moment dafür angesehen werden, dafs der Vertrag mindestens nach englischem Recht auszulegen ist (vgl. O.L.G. Hamburg 7. Januar 1887 Hans. VIII Nr. 21, 30. Januar 1893 Hans. XIV Nr. 101, R.G.Entsch. Bd. XIX Nr. 9), und sicher ist dies dann der Fall, wenn ein solcher Vertrag in englischem Hafen von englischen Vertretern (Schiffsmaklern) abgeschlossen wird, wenn auch ihre Auftraggeber und das Schiff anderer, z. B. deutscher Nationalität sind (R.G.Entsch. Bd. XIX Nr. 9 Hans. XIV Nr. 101). Richtiger ist in solchem Fall, wenn nicht andere Momente entgegenstehen, anzunehmen, dafs die Kontrahenten sich überhaupt dem englischen Recht unterwerfen wollten (vgl. das englische Erkenntnis „*The Industrie*“ und im Text unten unter C). Dagegen wendet z. B. trotz englischen Formulars mit *Penalty*-Klausel Obergericht Hamburg (H.G.Z. IV Nr. 266) auf Verfrachtung eines englischen Schiffes in Hamburg für eine Reise in Ballast nach Schottland, von dort mit Kohlen nach Hamburg deutsches Recht und O.L.G. Hamburg (Hans. II Nr. 46) auf Verfrachtung eines dänischen Schiffes in einem brasilianischen Hafen zu einer Reise nach einem anderen Hafen in Brasilien dortiges Recht an. Die deutschen Reeder würden gut thun, aus ihren Konnossementen die specifisch englischen Klauseln und Ausdrücke zu ent-

§ 32. Übereinstimmung herrscht darüber, dafs der Akt der Abladung als solcher nach den Gesetzen und Gebräuchen des Hafens, in welchem die Abladung erfolgt, und ebenso der Akt der Entlöschung als solcher — nach den Gesetzen und Gebräuchen des Entlöschungshafens zu beurteilen ist, soweit nicht der Vertrag ausdrückliche entgegenstehende Klauseln enthält — ohne Rücksicht darauf, welches Recht sonst den Frachtvertrag beherrscht[40]).

§ 33. Ist ein Frachtvertrag zusammengesetzter Natur, so wird doch der ganze Vertrag von demselben Recht beherrscht, wenn sein Gegenstand (die Ladung) derselbe bleibt und die in betreff desselben übernommene Verpflichtung eine einheitliche und in allen Teilen gleichartige ist. Wenn daher z. B. ein Schiff in Hamburg gechartert wird, von dort in Ballast nach Schottland zu gehen, hier eine Ladung Kohlen einzunehmen und nach Hamburg zu bringen, so steht dieser Vertrag ganz unter den Gesetzen Hamburgs[41]). Derselbe Grundsatz ist bei den sogenannten Durchgangskonnossementen anzuwenden[42]). Dagegen ist

---

fernen. Das von der *Association for the reform and codification of the law of Nations 1885* in Hamburg beschlossene Formular könnte als Muster gelten. In den romanischen Rechtsgebieten wird meistens angenommen, dafs die dort geltende Regel (*lex loci contractus*) dann cessiert, wenn die Kontrahenten derselben Nationalität sind oder in demselben Lande wohnen (vgl. Fiore Nr. 146, Jacobs Nr. 299, Weifs p. 629). Dagegen erklärt sich jedoch Lyon-Caën Nr. 848.

40) O.L.G. Hamburg 19. November 1889 Hans. X Nr. 149, Reichsgericht 24. Oktober 1891 Hans. XIII Nr. 47. Diese Entscheidungen stellen fest: die Abladung als ein in sich abgeschlossener Rechtsvorgang mufs jedenfalls insoweit dem örtlichen Recht unterliegen, als es sich um die Voraussetzung rein äufserlich ordnungsmäfsiger oder ordnungswidriger Abladung und der daraus fliefsenden Rechtsfolgen (Liegegelder) handelt. Daher ist Art. 570 H.G.B. auf ausländische Abladung nicht anzuwenden. In betreff der Frage, ob der Empfänger für Liegegelder im Abladehafen zu haften habe, entscheidet aber wieder das Recht des Bestimmungsorts. Die Vorschrift des Art. 660 H.G.B. betrifft ebenfalls lediglich das Verhältnis zum Empfänger. Ebenso erklärt das Erkenntnis Lloyd c/a. Guibert cit. p. 126, dafs die Gesetze und Gebräuche der respektiven Häfen allein bezüglich des Modus der Abladung und Entlöschung entscheiden. Übereinstimmend Fiore Nr. 147; für Frankreich und Belgien Lyon-Caën Nr. 851, welcher mit Recht (Nr. 852) zu den unbedingt nach dem Recht des Entlöschungshafens zu beurteilenden Fragen auch die Vorschriften, betreffend die Sicherung von Ansprüchen durch gewisse, in kurzer Frist zu erfüllende Formalitäten, wie solche bei uns in den Art. 609, 610 H.G.B., in Frankreich in Art. 435 *Code comm.* vorgeschrieben sind, rechnet. Letzteres nimmt aber die englische Praxis nicht an (vgl. Carver § 208).

41) So das Erkenntnis des Obergerichts Hamburg H.G.Z. IV Nr. 266. Dagegen O.L.G. Hamburg 24. Juni 1891 Hans. XIII Nr. 1: Ein deutsches Schiff wird in einem australischen Hafen gechartert, von dort nach einem anderen Hafen in Australien zu gehen, hier zu laden und die Ladung nach Hamburg zu bringen, nimmt aber wegen angeblicher Unmöglichkeit die Ladung nicht ein. O.L.G. wendet das in Australien geltende Recht an, da es sich um eine „in Australien zu erfüllende Verfrachtung" handle.

42) In dem Durchgangskonnossement übernimmt das Schiff auch den Teil des Transports als Frachtführer, den es selbst nicht ausführt, nicht als blofser Spediteur, vgl. R.G.Entsch. Bd. 10 S. 30, R.O.H.G.Entsch. Bd. 3

andererseits ein Vertrag, in welchem ein Schiff mit einheitlicher Fracht für Hin- und Rückreise gechartert wird, z. B. von Hamburg nach Newyork mit Stückgütern, von dort zurück nach Hamburg mit Petroleum oder gegen Gesamtfracht für eine zusammengesetzte Reise, z. B. von Hamburg nach Hull mit Zucker, von dort nach Stettin mit Kohlen, nicht ein einheitlicher. Jede Reise untersteht besonderen Gesetzen (dem Recht des Bestimmungsorts), soweit nicht nach obigen Regeln eine andere Intention nachweisbar ist (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 3 Nr. 55, wo deutsches Recht angewandt wird, weil beide Kontrahenten Deutsche waren). Dennoch erfordern auch diese Verträge in betreff der Berechtigung des Befrachters zum Rücktritt gegen Fautfracht (vgl. Art. 581 ff. H.G.B.) eine einheitliche Behandlung. Für diese Frage kann im Zweifel als subsidiär nur das Recht der Flagge des Schiffes mafsgebend sein.

§ 34. Die Frage, wie weit die Vertragsfreiheit bezüglich des Ausschlusses der Haftung des Reeders in gewissen Fällen, gehe, wird nicht in allen Ländern gleichmäfsig beantwortet[48]).

Beschränkungen der Vertragsfreiheit sind für das Land, wo sie bestehen, zwingender Natur und müssen somit in allen Fällen gelten, wo solche Verträge vor den Gerichten dieses Landes zur Sprache kommen. Lyon-Caën Nr. 849 nimmt an, dafs die in Frankreich bestehenden Beschränkungen nur *d'ordre public interne* seien, so dafs ausländische Verträge davon nicht betroffen würden (anders: *cour d'appel Douai 16. Juli 1891, Journal du D. I. P. 1894 p. 98*). Es mufs jedenfalls von deutschen Ge-

---

S. 222, Hans. XIII Nr. 53, XIV Nr. 78 (unrichtig Cosack § 73 Nr. 2), sodafs es bis zum Ende der Reise verhaftet bleibt, falls es diese Haftung nicht ausgeschlossen hat. Ebenso Carver §§ 107 ff. Daraus mufs das im Text Gesagte folgen. Wird aber ein Teil der Reise durch Landtransport (Eisenbahn) zurückgelegt, so wird man als Intention ansehen können, dafs für diesen Teil das Schiff dieselbe Haftpflicht dem Befrachter gegenüber übernehme, welche nach dem Landesgesetze ihm gegenüber die Eisenbahn zu tragen hat. So die bei Carver § 212 citierten englischen Entscheidungen.

48) In Frankreich werden Klauseln, in welchen der Reeder oder der Schiffer seine Haftung für eigene Fehler (nicht nur *dolus* und *culpa lata*) ausschliefst, für nichtig erachtet, es ist nur zulässig, dafs der Reeder sich von der Haftung für die Fehler des Schiffers und der Mannschaft frei zeichnet (vgl. Lyon-Caën Nr. 747). Diese Beschränkung besteht weder in Deutschland, wo nur der Ausschlufs der Haftung für eigenen *dolus* und eigenes grobes Verschulden unzulässig ist (vgl. R.G.Entsch. Bd. 20 S. 116, Hans. XVII Nr. 51), noch in Belgien (vgl. Jacobs Nr. 112), noch in England, wo man sogar geneigt ist, selbst den Ausschlufs der Haftung für eigenen *Dolus* und *culpa lata* zuzulassen (vgl. Abbott p. 217, 478). In den Vereinigten Staaten von Nordamerika verbietet dagegen das Gesetz vom 13. Februar 1893 bei Strafe jedem Schiff, welches Ladung von oder nach einem Hafen der Staaten bringt, in den Chartepartien oder Konnossementen die Haftung weiter auszuschliefsen, als das Gesetz es zuläfst und erklärt jede solche Klausel für null und nichtig. Schon vor diesem Gesetze nahmen die amerikanischen Gerichte Ungültigkeit der weitgehenden *negligence*-Klausel an (vgl. hierüber noch Bem. zu Art. 560 und 607).

richten stets der Ausschlufs der Haftung für eigenen *dolus* und eigene *culpa lata* für unzulässig erklärt werden (vgl. v. Bar II §§ 247, 255). Ferner müssen die Beschränkungen, welche in dem Rechtsgebiet bestehen, in welchem der Vertrag erfüllt werden soll, überall anerkannt werden (vgl. v. Bar a. a. O.). Mufs hiernach bei uns das amerikanische Gesetz vom 13. Februar 1893 (s. N. 43) bezüglich solcher Güter respektiert werden, welche in den Vereinigten Staaten abgeladen und in unseren Häfen entlöscht werden? Meines Ermessens ist diese Frage zu bejahen. Die Erfüllung des Frachtvertrags beginnt drüben mit der Einladung in das Schiff. Dieselbe geschieht unter der Herrschaft und den Bedingungen des dortigen Gesetzes, welches entgegenstehende Bedingungen nicht etwa blofs für wirkungslos vor dortigen Gerichten, sondern für ungültig und strafbar erklärt. Sind dieselben aber einmal ungültig, so bleiben sie auch ungültig, und diese Ungültigkeit ist bei uns zu respektieren, da nicht anzunehmen ist, dafs eine derartige Beschränkung der Vertragsfreiheit nach den unseren Gesetzen zu Grunde liegenden Anschauungen sittlich verwerflich ist (vgl. R.G.Entsch. Bd. 30 S. 124). Die Anwendung auf Abladungen nach den Vereinigten Staaten kann noch weniger zweifelhaft sein [44].

§ 35. In betreff der Konnossemente besteht zwischen dem Recht des europäischen Kontinents, sowie Südamerikas auf der einen und dem anglo- und nordamerikanischen Recht auf der anderen Seite ein bemerkenswerter Unterschied. Nach dem Recht des Kontinents (vgl. H.G.B. Art. 653 und Bemerkungen zu diesem Artikel Lyon-Caën-Nr. 708, Jacobs Nr. 211) gewinnt jeder legitimierte dritte Inhaber des Konnossements, welcher dasselbe zu eigenen Rechten erworben hat, ein durch den Inhalt desselben bestimmtes selbständiges Recht gegen den Reeder auf Auslieferung der Ware, so dafs ihm gegenüber namentlich der Einwand, dafs die Ware in der That nicht abgeladen sei, unzulässig ist. Dadurch wird das Konnossement, insbesondere wenn es an Order lautet, zu

---

44) Das englische *Privy Council* erkannte in Sachen der Peninsular & Oriental Co. c/a. Shand (Phillimore § 694) die Freizeichnung von der Haftung für Passagiergepäck gegenüber einem Engländer, welcher auf einem Dampfer dieser Linie von Southampton nach Mauritius fuhr, an, obwohl auf dieser Endstation französisches Recht gilt, wonach eine solche Klausel ungültig ist: es wurde angenommen, dafs ein englischer Vertrag vorliege, der nur englischem Gesetz unterliege. Diese Entscheidung ist richtig, wenn das französische Recht nicht auf ausländische Verträge zu beziehen ist (vgl. Text), wie das amerikanische Gesetz. In der Sache Missouri Steamship Co. (vgl. Carver § 217) wurde die Freizeichnung eines englischen Schiffes, welches — vor dem Gesetz von 1893 — in Boston nach England abgeladen hatte, als gültig anerkannt, weil das Gesetz von Boston die Beschränkung nicht *illegal but only void* (*in the sense that the courts there would disregard it*) mache: Demnach mufs also jetzt nach dem Gesetz von 1893 auch in England so entschieden werden, wie im Text. — In Frankreich hat der Appell.Hof zu Rouen am 31. Juli 1895 in gleichem Sinne erkannt (Journal du D. I. P. 1895 S. 1089).

einem von dem Verhältnis zum Befrachter losgelösten negotiablen Papier, die Sicherheit des Verkehrs erfordert diese Vorschrift. Nach anglo-nordamerikanischem Recht dagegen steht dem Reeder gegenüber jedem legitimierten Inhaber eines Konnossements, welches er nicht selbst vollzogen hat, der Gegenbeweis zu, dafs die Ware, deren Abladung das Konnossement bescheinigt, nicht abgeladen sei, wenn er nicht in einem vorhergehenden Frachtvertrag sich dieses Rechts durch die Klausel, dafs das Konnossement „*conclusive evidence of the quantity of the cargo*“ sei, begeben hat. Auch die Person, die das Konnossement vollzogen hat, selbst der Reeder in diesem Fall, hat gegenüber jedem Inhaber den Einwand, dafs er durch Schuld oder Arglist des Abladers, oder des Inhabers des Konnossements, oder dessen Machtgebers zur Unterzeichnung veranlafst worden sei (vgl. Carver §§ 62, 63, 69 und 70, Bills of Lading Act. 1855 §§ 1 und 3, Parsons I S. 187).

Bei dieser Rechtsverschiedenheit, mit welcher ein erheblicher Wertunterschied verbunden ist, erfordert das Interesse des Verkehrs ein untrügliches Merkmal, an welchem erkannt werden kann, ob ein angebotenes Konnossement zu der einen oder anderen Kategorie gehört. Erwägt man nun, dafs auch nach der anglo-nordamerikanischen Auffassung die Konnossements-Obligation insofern eine Skriptur-Obligation bleibt, als es auch nach diesem Recht unzulässig ist, sich gegenüber dem Inhaber des Konnossements auf Bedingungen zu berufen, welche sich nicht aus dem Konnossement ergeben (vgl. Carver § 160), so resultiert für Konnossemente die Regel:

> dafs eine autonome Unterwerfung unter ein bestimmtes Recht hier nur durch ausdrückliche schriftliche, somit jedem Inhaber erkennbare und auf jeden Inhaber anwendbare Klausel in dem Konnossement geschehen kann,

dafs also auf eine aus den Umständen zu folgernde Unterwerfung des Verfrachters und Befrachters oder anderer Beteiligten unter ein bestimmtes Recht oder auf ausdrückliche Verträge in dieser Beziehung, die nicht ein Teil des Konnossements geworden sind, nichts ankommt. Fehlt es an einer solchen Klausel, so ist dasjenige Recht anzuwenden, welches als das naturgemäfse erscheint, und als solches ist das Recht des Bestimmungshafens oder des Rechtsgebiets, wohin (unter Zulassung der Wahl mehrerer Häfen desselben) das Schiff bestimmt ist, eventuell — falls das Schiff vor Bestimmung dieses Hafens verloren geht oder sich der Ladung entäufsern mufs — das Recht der Flagge anzusehen, ganz wie bei dem Frachtvertrag überhaupt[45]).

45) Da dem europäischen Kontinent hier Anglo-Nordamerika gegenüber steht, so ist ersterer im Sinne des Textes auch nur als ein Rechtsgebiet anzusehen. Zeichnet also z. B. ein englicher Schiffer in Bombay Konnossement „*for orders*“ mit Wahl eines Hafens zwischen Havre und Hamburg,



Das Reichsgericht ist zu dem Resultat gelangt, dafs es als Wille des deutschen Gesetzgebers anzusehen sei, im Interesse der Sicherheit des Verkehrs mit Konnossementen die Rechtswirkung aller in Deutschland zu erfüllender Konnossemente nach deutschem Recht beurteilt zu sehen, so dafs dieses insoweit für den deutschen Richter als zwingendes anzusehen sei[46]. Dieser Ansicht ist, wie sich aus vorstehendem ergiebt, nur mit der Modifikation beizustimmen, dafs die Anwendung des deutschen Rechts auf solche Konnossemente durch eine ausdrückliche in das Konnossement selbst aufgenommene Klausel, welche die Anwendung eines anderen Rechts als Vertragsbedingung festsetzt, ausgeschlossen werden kann. Die Festsetzung eines solchen in der Charterpartie und Bezugnahme auf dieselbe in dem Konnossement würde nicht als ausreichend zu erachten sein, da die Vorschrift

---

so ist, falls er den Orderhafen nicht erreicht, auf das Konnossement nicht das Recht seiner Flagge, sondern das hier gemeinsame Recht des Kontinents anzuwenden.

46) Vgl. R.G.Entsch. Bd. 20 Nr. 13, 25 S. 107, besonders Bd. 34 Nr. 18 (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 25 Nr. 47). Das im letzten Satz des Textes Gesagte wird von dem Reichsgericht in der letzten Entscheidung S. 81 ausgesprochen. Die vorher S. 78—80 gegebene Motivierung scheint mir mit S. 81 nicht im Einklang zu stehen. Ist die Anwendung des deutschen Rechts nur auf präsumtiv freiwillige Unterwerfung durch die Wahl eines deutschen Bestimmungsorts zurückzuführen, so mufs auch (vgl. oben Text) jedesmal der unbeschränkte Gegenbeweis zugelassen werden, dafs die Beteiligten sich einem anderen Recht ihrer Intention nach unterstellten. Ist das deutschte Recht aber zwingendes Recht, so ist dieser Beweis ausgeschlossen. Der Text dürfte aus der Natur der Skriptur-Obligation den richtigen Mittelweg gefunden haben. Dadurch wird auch die Anwendung desselben Rechts für alle successiven Inhaber gewährleistet, ohne Rücksicht darauf, ob sie Einheimische oder Fremde sind. Auch einer ausdrücklichen Klausel Rechtswirkung zu versagen, wäre eine unzulässige Beschränkung der Vertragsfreiheit.

Unrichtig ist der Gesichtspunkt, dafs es sich bei dieser Frage um die Grenzen der Vollmacht des Schiffers oder Expedienten, der das Konnossement gezeichnet hat, handle (vgl. R.G.Entsch. Bd. 34 S. 76; Carver § 69). Nach keinem Recht ist der Schiffer befugt, Konnossemente über nicht abgeladene (beziehentlich zur Beförderung übernommene) Güter zu zeichnen. Darin ist also eine Kollision der Gesetze nicht vorhanden: die Kollision betrifft nur die Natur und Wirkung der, sei es von dem Schiffer oder dem Reeder oder einem anderen Bevollmächtigten desselben gezeichneten Konnossemente. Es kann daher das über die Vollmachtsgrenzen entscheidende Gesetz, das Recht der Flagge, hier gar nicht (als principales) in Betracht kommen und ist in der anglo-amerikanischen Praxis hierauf auch nicht angewandt. Es ist vielmehr in einer schottischen Sache, Denholm c/a. Halmoe, unter Billigung von Carver §§ 69, 206 wie bei uns das Recht des schottischen Bestimmungshafens (gleichzeitig *lex fori*) angewandt, nach welchem dem Schiffer der Nachweis gestattet wurde, dafs er nicht das volle, im Konnossement angegebene Quantum abgeladen habe, obwohl ihm nach dem Recht des Abladehafens (Reval) und seiner Flagge (Dänemark) dies Recht nicht zustand. In Frankreich und den anderen romanischen Ländern ist die vorliegende Frage, soweit sich ermitteln läfst, noch nicht diskutiert. Nach der allgemeinen dort geltenden Regel (vgl. oben) würde nur der Ausstellungsort der Konnossemente entscheiden.

des Art. 653 Abs. 2 sich nur auf die speciellen Bedingungen der Verfrachtung bezieht und nach anglo-amerikanischer Auffassung einer allgemeinen Bezugnahme auf die Chartepartie eine noch beschränktere Wirkung beigelegt wird (vgl. Carver § 160).

Auf Konnossemente, die nicht in deutschen Häfen als Bestimmungshäfen zu erfüllen sind, ist obiger Regel gemäfs nicht deutsches Recht anzuwenden, selbst wenn dieselben gegenüber fremden Schiffen in Deutschland präsentiert werden, welche einen deutschen Hafen als Nothafen anlaufen (R.G.Entsch. vom 31. Febr. 1882 Hans. IV Nr. 14, vgl. R.G.Entsch. Bd. 34 Nr. 18, anders R.O.H.G.Entsch. Bd. 25 Nr. 47).

§ 36. Wird ein Schiff auf Zeit verchartert (*time charter*) (Art. 623 H.G.B.), so wird, falls die Benutzung des Schiffes nicht etwa auf ein bestimmtes Rechtsgebiet, z. B. Küstenfahrten von einem deutschen Ostseehafen nach dem andern, beschränkt ist, im Zweifel auf diesen Vertrag das Recht der Flagge anzuwenden sein: die aus den Konnossementen und einzelnen Unterfrachtverträgen entstehenden Rechte und Pflichten des Reeders gegenüber den Empfängern sind dagegen obigen Regeln gemäfs zu beurteilen.

§ 37. Wird der Schiffskörper an einen Ausrüster vermietet (Art. 477 H.G.B.), so liegt dagegen lediglich ein Mietsvertrag vor, der im Zweifel nach den Gesetzen des Orts zu beurteilen ist, wo das Schiff dem Mieter zu übergeben ist. Soll die Rückgewähr in einem anderen Rechtsgebiet erfolgen, so entscheidet über diese Pflicht, also auch über die Tragung der Gefahr, das Recht des Orts der schuldigen Rückgabe[47]).

b. Bergung und Hülfeleistung.

§ 38. Die Bergung setzt ein Schiff voraus, welches in Seenot aufgegeben oder doch der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen, also verloren ist. Ein solches Schiff kann mit seiner Ladung von jedem geborgen werden, auch gegen den Willen des Eigentümers. Durch die Bergung erwirbt der Berger kraft Gesetzes ein Pfandrecht, sowie das Recht zum Besitz des Geborgenen, bis ihm der Bergelohn bezahlt wird. Sein Recht

47) Die Schiffsmiete ist hier nur im Gegensatz zur *time charter* hervorgehoben. Im übrigen wird auf eine Darstellung der Kollisionsfälle bei solchen Verträgen, bei denen keine besonderen seerechtlichen Eigentümlichkeiten sich ergeben, verzichtet. Dies gilt namentlich in betreff der obligatorischen Seite einer Bodmerei, ebenso einer Veräufserung von Schiffen. Bemerkt wird nur, dafs die deutsche Praxis trotz der Angriffe der Schriftsteller allgemein daran festhält, dafs der Erfüllungsort entscheide (vgl. über die verschiedenen Ansichten hierüber Niemeyer S. 239 ff., der sich selbst für den Ort des Geschäftsabschlusses entscheidet, sich aber doch darin irrt, dafs dieses Princip das „kosmopolitisch herrschende“ sei. Er übersieht, dafs die anglo-amerikanische Praxis sich ebenfalls für das Recht des Erfüllungsorts entschieden hat, vgl. oben N. 36.)

hat Ähnlichkeit mit dem eines Occupanten und in seinem Lohn ist eine Art Fundlohn enthalten (vgl. Verh. des 23. deutschen Juristentags [1895] S. 202 ff. und Bem. zu Art. 742). Schliefst der Reeder oder Schiffer, der das Wrack aufgegeben (meistens vom Lande aus), einen Vertrag über Bergung des Schiffes, so gewinnt der Mitkontrahent also kein vorzugsweises Recht auf Bergung. Der Vertrag hat der Regel nach nur den Sinn, den Lohn zu normieren, für den Fall, dafs dem Mitkontrahenten und keinem andern vor ihm die Bergung gelinge[48]). Daraus folgt, dafs hier für die Auffindung des anzuwendenden Rechts dem Abschlufs des Vertrages keine Bedeutung beigemessen werden kann[49]). — Bei der Hülfeleistung liegt dagegen stets ein, entweder ausdrücklich oder stillschweigend geschlossener Vertrag vor, ohne welchen der Hülfeleistende gar nicht thätig werden kann, da er seine Dienste nicht aufdrängen darf, der Hülfslohn ist nur Lohn für geleistete Arbeit. — Hieraus ergiebt sich, dafs Bergung und Hülfeleistung in betreff der Frage, welches Recht anzuwenden ist, zu unterscheiden sind, und zwar in folgender Weise:

§ 39. In den Binnen- und Küstengewässern, welche der Herrschaft des angrenzenden Staates unterworfen sind, stehen an sich sowohl Bergung wie Hülfeleistung unter den

---

48) Vgl. Erk. des Reichsgerichts 28. Oktober 1893 in Hans. XV Nr. 68 (Fall „Eider") S. 194.

49) Diese Konsequenz hat das Reichsgericht in dem Erkenntnis der vorigen Note nicht gezogen: es hat — trotz der Annahme, dafs der Vertrag nur die Höhe des Bergelohns normieren wolle und obwohl die Bergung im englischen Küstengewässer geschehen sollte, deutsches Recht angewandt, weil eine deutsche Reederei in deutscher Sprache mit einem deutschen Bergungsverein (die Beteiligung der mitinteressierten schwedischen Gesellschaft ging aus dem Vertrag nicht hervor) kontrahierte. Dies läfst sich in jenem Falle jedoch dadurch rechtfertigen, dafs die Klägerin behauptete: der Vertrag sei so zu verstehen, dafs die Reederei für den zugesagten Lohn auch über das Seevermögen hinaus persönlich haften solle und darauf ihren Anspruch stützte. Denn wenn entgegen der Regel ein solcher Vertrag in der That persönliche Haftung der Reederei stipuliert oder in anderer Beziehung, z. B. durch Zusage eines Lohns auch für erfolglose Arbeit weiter geht, als im Text angenommen wird, so liegt insoweit allerdings ein selbständiger Vertrag über Handlungen vor, der bezüglich des anzuwendenden Rechts gerade so wie ein anderer Vertrag über Handlungen, z. B. wie der Vertrag über Hülfeleistung in Seenot (vgl. Text) beurteilt werden mufs. Auch ist zuzugeben, dafs das konkrete Vertragsrecht (hier also deutshes Recht) darüber entscheidet, ob auch — abgesehen von ausdrücklicher Abrede — der kontrahierende Reeder aus einem Bergungsvertrag an sich persönlich haftet oder nicht. Aber im übrigen steht der Vertrag unter der *lex loci* (vgl. Text), namentlich in betreff der Frage einer Anfechtung wegen Übermafses. Das englische Gericht (*court of appeal*) hat in dem Urteile vom 1. März 1893 in demselben Fall (Eider) gegenüber den in England klagenden schwedischen Bergern, die dort den gleichen Anspruch verfolgten, wie der Nordische Bergungsverein in Hamburg vor dem deutschen Gericht, ebenfalls angenommen, dafs ein deutscher Vertrag vorliege (Aspinall VII S. 357).

Gesetzen dieses Landes (*lex loci*)[50]. Bei der blofsen Hülfeleistung kann aber aus konkreten Umständen der Wille der Kontrahenten gefolgert werden, dafs sie ihren Vertrag einem anderen Recht unterstellen wollen, z. B. ein deutsches Schiff leistet einem anderen deutschen Schiff Hülfsdienste; hier rechtfertigt sich die Anwendung des heimischen Rechts beider.

§ 40. Dagegen ist auf hoher See bei der Bergung lediglich nach dem heimischen Recht des gefährdeten Schiffes zu beurteilen, ob dasselbe den Bergern Preis gegeben war, also Gegenstand einer Bergung sein durfte. War dies der Fall, so sind aber die Rechte, welche der Berger an dem geborgenen Schiff oder dessen Ladung gewinnt, lediglich nach dem heimischen Recht des Bergers zu beurteilen, welcher das geborgene Gut in seinen Besitz nimmt, also unter seine Flagge und dadurch unter das Recht seines Landes bringt. Sind mehrere Schiffe verschiedener Nationalität an der Bergung beteiligt, so können dieselben das Geborgene (Ladung) unter sich verteilen und den Eigentümern es überlassen, von jedem Berger gegen Erlegung des ihm nach seinem Recht gebührenden Lohnes das Ihrige zu fordern. Soweit dies nicht geschieht oder nicht ausführbar ist, können die Berger einem von ihnen zur Vertretung der Gesamtinteressen das Ganze überlassen, welcher dann dem Eigentümer nicht anders gegenüber steht, als wenn er allein geborgen hätte. Bleiben die Berger dagegen in gemeinschaftlichem Besitz, so hat keines ihrer Rechte — falls dieselben verschieden sind — Anspruch auf vorzugsweise Anwendung, so dafs nur die Anwendung der *lex fori* übrig bleibt. Dasselbe gilt in betreff der Anfechtung wegen Übermafses bezüglich eines mit mehreren Bergern verschiedener Nationalität geschlossenen Vertrages über einen Gesamtlohn. — Bei einer Hülfeleistung auf hoher See handelt es sich regelmäfsig um eine fortgesetzte Thätigkeit, welche in einem Hafen endet, in den das notleidende Schiff gebracht wird. In einem solchen Fall ist das Einbringen in den Hafen als Hauptzweck der ganzen Thätigkeit anzusehen, und daraus ergiebt sich, dafs das Recht dieses Hafens, als des Erfüllungsorts anzuwenden ist. Handelt es sich dagegen um eine Thätigkeit, die auf hoher See beginnt und endigt, so ist das Recht des gefährdeten Schiffes, auf dem oder welchem die Dienste geleistet werden, anzuwenden. Da dieses unter Leitung seines Führers und unter seiner Flagge bleibt, so ist der Boden des

---

50) So O.L.G. Hamburg 12. Oktober 1889 Hans. X Nr. 112; Asser-Rivier Nr. 114; Lyon-Caën Nr. 1080, 1081, 1085; Portugal Art. 690; v. Bar II § 329; ebenso Beschlufs des Kongresses zu Antwerpen 1885 (s. Actes p. 150/151 und oben N. 1), welche den Satz jedoch auf die Binnengewässer (*eaux interieures*) einschränken, also die der Landeshoheit unterliegende Küstenzone ausschliefsen will. In einigen der deutschen Konsularverträge (z. B. Nordamerika 1871 Art. 16, Brasilien 1882 Art. 44, Guatemala 1887 Art. 29, Griechenland 1881 Art. 14, Rufsland 1874 Art. 14) scheint die Anwendung der *lex loci* ausdrücklich vereinbart zu sein.

Schiffes fortdauernd dem Heimatsboden desselben gleich zu achten. Auch diese Regeln gelten — wie bei der Hülfeleistung in Binnen- und Küstengewässern — aber nur in Ermanglung eines anderen konkret festzustellenden Willens der Kontrahenten[51]).

§ 41. Für Rettung von Menschenleben wird nur nach englischem Recht Vergütung geleistet. Die bezüglichen Vorschriften beziehen sich auf alle in den britischen Territorialgewässern geretteten Menschen (gleichgültig ob aus britischen oder fremden Schiffen) und auf alle aus britischen Schiffen auf hoher See geretteten Menschen (vgl. *M. S. Act. 1894, sect. 544*).

Es ist unbedenklich anzunehmen, dafs diese Ansprüche auch vor deutschen Gerichten verfolgt werden können.

c. Seeversicherung.

§ 42. Die Seeversicherung hat sich so ausgebildet, dafs an den verschiedenen gröfseren Handelsplätzen von Kongressen der Versicherer eingehende „Bedingungen“ formuliert sind, welche die Grundlage ihrer Policen bilden. Diese „Seeversicherungs-Bedingungen“ sind in jedem Lande in Anlehnung an die dort geltenden gesetzlichen Bestimmungen ausgearbeitet, welche an sich fakultativer Natur sind, also nur soweit gelten, als die Policen nichts anderes bestimmen: die Policen finden aber in diesen Gesetzen und den Gebräuchen ihres Landes — soweit sie nichts bestimmen — ihre natürliche Ergänzung. Die Versicherungsbedingungen der verschiedenen Handelsplätze werden nicht nur von den Versicherern der Handelsplätze oder Länder, wo sie entstanden sind, benutzt. Die Konkurrenz der fremden Gesellschaften

---

51) Sowohl die Schriftsteller (v. Bar II § 329; Lyon-Caën Nr. 1079, 1082—1084), wie der Beschlufs des Kongresses zu Brüssel (1888) Art. 1 Nr. 8 oben N. 1, wie der des Kongresses zu Antwerpen 1885 (Actes p. 147—151), welcher lautet: *L'assistance en mer est remunerée d'après la loi de l'assistant*, und Portugal Art. 690 halten Bergung und Hülfeleistung nicht auseinander, sie wollen in beiden Fällen auf hoher See das Recht des rettenden Schiffes anwenden, wofür als Grund namentlich betont wird, dafs diese Regel nötig sei, um zur Rettung anzureizen. Dieser politische Grund kann vielleicht bei Abfassung eines internationalen Gesetzes in Betracht kommen, aber — wie im Text gezeigt — führt die juristische Konsequenz ohne eine positive Bestimmung nur bei der Bergung zu diesem Satz. In einem Bergungsfall — ein französisches Schiff hatte auf hoher See ein englisches Wrack geborgen, auf demselben die französische Flagge gehifst und es nach dem portugiesischen Hafen Madeira gebracht — hat demgemäfs Rennes 17. April 1883 und Cour de cass. 6. Mai 1884 (J.D.I P. XI S. 512 ff.) französisches Recht angewandt, wobei namentlich mit Recht erwogen wurde, dafs es gleichgültig ist, in welchen Hafen das geborgene Schiff gebracht wird, da die Besitznahme auf hoher See vollendet ist. Dagegen hat das Reichsgericht (Erk. vom 14. Februar 1891 Hans. XII Nr. 54) bei Hülfeleistung, welche auf hoher See ein englisches Schiff einem deutschen gewährt hatte, deutsches Recht angewandt, wie denn auch bei den zahlreichen von den hanseatischen Gerichten entschiedenen Fällen der Hülfeleistung die auf hoher See begannen und in den hiesigen Häfen endeten, stets deutsches Recht angewandt worden ist. — Über die Beschlüsse des Kongresses zu Genua s. N. 3 und 68.



hat es bewirkt, dafs man an jedem gröfseren Handelsplatz auch auf Grundlage der Bedingungen anderer inländischer und ausländischer Handelsplätze versichern kann. Man versichert bei uns nicht nur nach den einheimischen „Bremer Bedingungen" oder den „Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen", sondern auch z. B. nach Londoner (Lloyds) Bedingungen, ebenso z. B. in Frankreich nach Bremer, Antwerpener Bedingungen u. s. w. (vgl. Lyon-Caën Nr. 1098). — Dadurch wird aber nichts geändert. Versichert ein inländischer Versicherer nach Londoner Bedingungen, so will er dem Versicherten ganz dieselben Rechte und Pflichten gewähren, als wenn dieser in London direkt versichert hätte. Hieraus ergiebt sich, dafs jeder Seeversicherungsvertrag nur nach den Gesetzen und Gebräuchen des Landes beurteilt werden kann, welchem er seine Police (Bedingungen) entlehnt hat. Dieser Grundsatz ist von dem Kongrefs zu Antwerpen 1885 (*Actes I p. 129*) anerkannt[52].

§ 43. Zu bemerken ist aber, dafs diejenigen gesetzlichen Bestimmungen, welche die Doppelversicherung und Überversicherung verbieten (H.G.B. Art. 790—795), zwingender Natur sind und daher nicht nur, soweit solche in den Gesetzen, welche die Policen beherrschen, sondern auch soweit solche in der *lex fori* sich finden, anzuwenden sind (vgl. v. Bar II S. 227, 228, auch S. 66; Lyon-Caën Nr. 1123, 1168). Nach deutschem Recht (Art. 792) ist bei der Doppelversicherung nur die erste Versicherung gültig; derselbe Grundsatz gilt auch fast in allen übrigen Ländern mit Ausnahme von Grofsbritannien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika (vgl. hierüber Bem. zu Art. 792). Hier haften sämtliche Versicherer solidarisch auf das Ganze, mit der Befugnis eines Regresses untereinander *pro rata*. Eine zweite Versicherung in Deutschland würde nach obigen Vorschriften ungültig sein, selbst wenn dieselbe auf Grund englischer Bedingungen abgeschlossen würde. Wird dagegen die eine der beiden Versicherungen in Deutschland genommen, die andere in England bei dortigen Assekuradeuren, so würde auf jede dieser Versicherungen das Gericht jedes

52) Der Beschlufs des Kongresses (s. oben N. 1) hebt einschränkend hervor, dafs die Versicherer im Falle einer Havarie in betreff der durch die Dispache festzustellenden Ansprüche und Schäden demselben Recht unterworfen sind, wie die Versicherten (vgl. v. Bar II § 332). Dieser Satz enthält aber nicht eine Norm des internationalen Privatrechts (Statutenkollision), sondern eine Bedingung der Seeversicherung, deren internationale Geltung gewünscht wird. Ob diese Bedingung in Wahrheit als solche anzuerkennen ist, eventuell mit welchen Modalitäten (Zuziehung der Assekuradeure, nur bei Aufmachung der Dispache an dem gesetzlichen, nicht einem freiwillig gewählten Dispachierungsort, Gestattung anderer Regeln, z. B. der York and Antwerp Rules u. s. w.) ist lediglich nach der betreffenden Police eventuell dem dieselbe beherrschenden Recht zu entscheiden (vgl. R.O.H. Entsch. Bd. 25 S. 1 ff.; Lyon-Caën Nr. 1291; Jacobs p. 418; H.G.B. Art. 839 und Bem. z. diesem Artikel).

Landes sein Recht anwenden müssen. Über die daraus entstehenden Ansprüche vgl. Bem. zu Art. 792[53]).

Zwingender Natur ist ferner die Bestimmung des deutschen Rechts (Art. 784), daſs die Heuerforderung des Schiffers und der Schiffsmannschaft nicht versichert werden darf. Dasselbe Verbot gilt in den meisten anderen Ländern, jedoch nicht in Frankreich (seit 1885), Belgien, Rumänien und in Groſsbritannien, sowie in den Vereinigten Staaten von Nordamerika nicht in betreff des Schiffers (vgl. Bem. zu Art. 784). Dies Verbot ist eine polizeiliche Maſsregel, die sich in jedem Lande nur auf Schiffe der Flagge dieses Landes bezieht, welche dadurch geschützt werden sollen. Daraus folgt, daſs weder das Gesetz, welches die Police beherrscht, noch die *lex fori* an sich, sondern lediglich das Recht der Flagge darüber entscheiden muſs, ob eine Heuerversicherung gültig ist. Es würde also z. B. bei unseren Gerichten die Versicherung der Heuer eines französischen Schiffes als gültig, die gleiche eines italienischen Schiffes dagegen wie die der einheimischen Schiffe als ungültig zu erachten sein. So auch v. Bar II S. 227[54]).

Dagegen hat die Vorschrift des Art. 786 H.G.B. keinen zwingenden Charakter, gehört vielmehr zu den nur fakultativ geltenden Regeln (anders ohne Grund v. Bar II S. 227).

C. Auslegung der Worte.

§ 44. Die Auslegung der in den Verträgen gebrauchten Ausdrücke ist verschieden von der Auffindung des Ortsrechts, welches den Vertrag beherrscht und somit bei Ergänzung von Lücken desselben zu benutzen ist. Von der Auslegung der Verträge in letzterem Sinn war bereits sub B die Rede (vgl. die bei N. 39 citierten Entscheidungen). Häufig wird die Auslegung in diesem weiteren mit der Auslegung in jenem engeren Sinne zusammenfallen. Wenn z. B. aus dem Abschluſs eines Frachtvertrags durch englische Makler in London mit englischem Formular und englischen Klauseln geschlossen wird, daſs der ganze schriftliche

---

53) Fraglich könnte sein, ob eine in England genommene und dort zahlbare zweite Versicherung auch dann von unseren Gerichten für ungültig erklärt werden müſste, wenn dieselbe ausnahmsweise z. B. infolge Arrests vor deren Forum käme. Man könnte m. E. mit Recht sagen, daſs beide Rechte übereinstimmend dem Sittengebot — Verhinderung unrechtmäſsigen Gewinnes — entsprechen und nur in der Art, wie dies geschieht, verschieden sind, so daſs das englische Recht zur Anwendung kommen müſste, wenn der Vertrag völlig unter englischem Recht steht.

54) Anders anscheinend Lyon-Caën Nr. 1167, welcher hier erklärt, daſs die Beschränkungen, welche (vor dem Gesetz vom 12. August 1885) der Art. 347 *Code de commerce* vorschrieb, nur interne seien, welche solche Versicherung auſserhalb Frankreichs und deren Anerkennung in Frankreich nicht unzulässig mache. Dies trifft allerdings in betreff des Verbots der Versicherung von entgangenem Gewinn u. s. w. zu, aber doch nicht in betreff der Heuerversicherung.

Vertrag unter englischer Rechtsanschauung stehe und demgemäfs auszulegen sei, so wird damit der Vertrag überhaupt dem englischen Recht unterworfen, also nötigenfalls auch aus diesem zu ergänzen sein. Denn es geht nicht an: alles, was die Schrift enthält, englisch zu verstehen, und was die Schrift nicht enthält, trotzdem aus einem anderen Recht hinzuzufügen. Die Schrift enthält jedenfalls die wesentlichsten Bestimmungen; wollten die Kontrahenten diese nach englischer Rechtsauffassung regeln, so wollten sie überhaupt ihren Vertrag diesem Recht unterordnen. Meistens läfst sich auch durch eine der fremden Rechtsauffassung anbequemte Interpretation der Worte das finden, was nicht ausdrücklich gesagt ist, z. B. wenn es in den englischen in London abgeschlossenen Chartepartien heifst: es solle die Fracht bezahlt werden *„on right delivery of Cargo“*, so haben sowohl das Oberlandesgericht Hamburg (Hans. XIV Nr. 101), wie der englische *court of Appeal* (im Fall *„The Industrie“ Aspinall VII p. 461*), daraus geschlossen, dafs dieser der englischen Rechtssprache entsprechende Ausdruck so zu verstehen sei, dafs Fracht nur nach Ablieferung im Bestimmungshafen zu zahlen, Distanzfracht also ausgeschlossen sei, wenn das Schiff diesen Hafen nicht erreicht.

§ 45. Steht dagegen das örtliche Recht, welchem der Vertrag im ganzen unterworfen ist, fest, so wird die Auslegung einzelner in dem Vertrag gebrauchter Ausdrücke und Klauseln durch Erforschung des Willens der Kontrahenten mit allen Mitteln, welche in dieser Beziehung zu Gebote stehen, erfolgen müssen. Allgemeine Auslegungsregeln der *lex fori* werden anzuwenden sein, so weit dieselben nicht auf besonderen materiell-rechtlichen oder sprachlichen Anschauungen dieses Rechtsgebiets beruhen, also in Wahrheit nur Beweisregeln sind. Wird einzelnen Ausdrücken und Klauseln in dem einen Sprach- und Rechtsgebiet die eine und in einem anderen Sprach- und Rechtsgebiet die andere Bedeutung beigelegt, so wird man im Zweifel diejenige Bedeutung als gewollt ansehen müssen, welche an dem Ort gilt, dessen Recht der Vertrag im ganzen unterworfen ist, auch wenn der Vertrag an einem hiervon verschiedenen Ort errichtet wurde. Denn es ist anzunehmen, dafs die Kontrahenten ihre Erklärungen den Anschauungen jenes Orts gemäfs einrichteten oder doch unterwerfen wollten[55]).

---

55) Wird der Vertrag in einer fremden Sprache, d. h. in einer anderen Sprache, als der in dem Gebiet der *lex contractus* herrschenden, errichtet, z. B. ein deutschem Recht unterliegender Frachtvertrag in englischer Sprache, und werden dabei aus dieser Sprache Klauseln aufgenommen, welche in deren Gebiet bei solchen Verträgen üblich sind und eine feststehende technische Bedeutung haben, so kann man diese Klauseln nur dieser Bedeutung gemäfs interpretieren und nicht nach Übersetzung in der Sprache der *lex contractus* denselben einen ganz anderen Sinn beilegen. In solchem Falle liegt in der That kein Konflikt zwischen zwei verschiedenen feststehenden Auffassungen vor, es wird nur durch Übersetzung eines in Wahrheit unübersetzbaren Begriffs ein falscher Sinn hineingetragen.

Da aber als Sinn einer Erklärung nur entweder ein solcher gelten kann, den beide Kontrahenten kennen, oder ein solcher, der in einem bestimmten Gebiet feststeht, wenn aus den Umständen zu folgern ist, dafs sich beide der in diesem Gebiet üblichen Auffassung ohne Rücksicht darauf, ob dieselbe beiden völlig klar war, unterwerfen wollten[56]), so ist der aufgestellte Satz bei Frachtverträgen nur dann unbedingt richtig:

1. wenn Schiffe, insbesondere Dampferlinien mit regelmäfsiger Fahrt für ihren Stückgüterverkehr Verträge (Konnossemente) einführen, in denen sie die Anwendung ihres heimischen Rechts als *lex contractus* stipulieren (z. B. des Rechts von Bremen in den Konnossementen des Norddeutschen Lloyd). Jeder, der mit solchem Schiff verladet, unterwirft sich durch

---

Ein Beispiel bietet die englische *Penalty*-Klausel (vgl. Erk. des O.A.G. Lübeck in Goldschmidt Zeitschr. II S. 140, des R.O.H.G.Entsch. Bd. 7 S. 154, des R.G.Entsch. Bd. 19 S. 34, des Handelsgerichts zu Caën J.D.I.P. XI p. 282 und unten Bem. z. Art. 580 ff.). Findet sich diese in einer englisch geschriebenen Chartepartie, so sollte man der Klausel, auch wenn beide Kontrahenten Deutsche sind und der Vertrag aufserhalb Englands errichtet ist, billigerweise nie eine weitere Bedeutung als in England beilegen, namentlich dann nicht, wenn dieselbe nur im Druckformular stehen geblieben ist. Findet sich dagegen in dem Rechtsgebiet der *lex contractus* mit anderer Bedeutung eine eben solche Klausel wieder wie die gebrauchte, so ist diese Bedeutung der Regel des Textes gemäfs entscheidend. Ein Beispiel hierfür bietet die Klausel *„or so far as she safely may get“*, welche in den englischen und deutschen Häfen gleich üblich, aber in beiden ganz verschieden ausgelegt wird (vgl. unten Bem. zu Art. 593). Weder zu der ersten, noch zu der zweiten Kategorie gehören die Klauseln, in denen die Reeder sich von der Haftung für eine Reihe von Gefahren und Handlungen oder Unterlassungen der Schiffsangestellten zu befreien suchen. Denn der Wortlaut dieser Klauseln ist nicht untrennbar von englischer Rechtsauffassung und hat auch in England fortwährend gewechselt. Diese Klauseln sind sehr bald auch in Deutschland und anderen Ländern mit ähnlichen Ausdrücken üblich geworden, und es hat sich daher ein bestimmter technischer, lediglich durch englische Anschauung und Rechtsprechung fixierter Sinn nicht herausgebildet (vgl. R.G.Entsch. Bd. 11 Nr. 21, Bd. 25 S. 104, Hans. XVII Nr. 51 O.L.G. Hamburg 8. Oktober 1895 und über die Klausel *„quantity and quality unknown“* R.G.Entsch. Bd. IV S. 87; über diese und andere Klauseln Bem. zu Art. 653).

56) Savigny Bd. VIII S. 267 legt zu einseitig den Nachdruck darauf, dafs nur der Sprachgebrauch bei der Auslegung in Betracht kommen könne, den beide Kontrahenten kannten. Da ein gleiches Erfordernis — Kenntnis jedes einzelnen Rechtssatzes — bei der Auffindung des Ortsrechts, welchem sich die Kontrahenten unterwarfen, nicht aufzustellen ist (vgl. oben N. 37), gelangt er durchweg dazu, in betreff des Verständnisses der Worte ein anderes Gebiet, als in betreff des anzuwendenden Rechts für mafsgebend zu halten. Andere Schriftsteller, wie Story §§ 272, 280, identifizieren beides, ebenso v. Bar II § 256, nach welchem nur die Anwendung fremder Sprache oder besonderer technischer Ausdrücke eine Ausnahme gestattet, aufserdem die *bona fides* die Anwendung des Sprachgebrauchs am Ort des Vertragsabschlusses rechtfertigen kann (vgl. im übrigen Phillimore §§ 579 ff., Fiore I § 176 ff.). Der Text erkennt die von Savigny berührte notwendige Unterscheidung an, schränkt dieselbe aber den Anschauungen des Verkehrs gemäfs ein. Im wesentlichen damit übereinstimmend Nelson p. 275 und die dort citierte englische Praxis.

Annahme der Konnossemente den nach ihrer heimischen Auffassung von den Reedereien formulierten Bedingungen, selbst wenn er nach seiner heimischen Auffassung einzelne Ausdrücke anders versteht oder jene Auffassung ihm unbekannt ist,

2. wenn das nationale Recht von Kontrahenten, die derselben Nationalität angehören, als *lex contractus* gilt, in welchem Fall es auf eine andere Auffassung am Befrachtungsort oder Erfüllungsort nicht ankommen kann,
3. wenn als *lex contractus* das Recht des von beiden Teilen festgestellten Bestimmungshafens oder eines einheitlichen Gebiets mit gleichem Recht und Sprachgebrauch — in welchem die Häfen liegen, unter denen der Bestimmungshafen zu wählen ist — gilt, und anzunehmen ist, dafs beiden Kontrahenten der dortige Sprachgebrauch bekannt ist.

Abgesehen von diesen Fällen, kann nur die Auffassung des Gebiets entscheidend sein, welchem das zur Anwendung gebrachte Formular von den Kontrahenten oder ohne deren Widerspruch von ihren Vertretern entlehnt ist und, wenn oder soweit ein solches nicht benutzt ist, die Auffassung am Ort der Errichtung des Vertrages[57]).

Dabei ist aber zu beachten:

a. Obige Regeln beziehen sich nicht auf Mafs, Gewicht und Münzen (in denen die Fracht zu zahlen ist). Hier ist im Zweifel der Sprachgebrauch des Abladehafens entscheidend, in betreff der Art der Ermittelung von Mafs und Gewicht aber der Gebrauch des Entlöschungshafens, wenn die Fracht nach ausgeliefertem Gewicht zu bezahlen ist[58]).
b. Wenn die *lex contractus* bestimmten Klauseln eine gesetzlich festgelegte Auslegung giebt, so gilt diese unbedingt, selbst wenn die Kontrahenten dieselbe nicht kannten[59]).

---

57) Bei Abschlufs durch Korrespondenz ist dabei jedes Schreiben selbständig nach den Anschauungen am Wohnort des Schreibers zu beurteilen (vgl. v. Bar II S. 34). Der franz. *Code civil* Art. 1159 verordnet: „*Ce qui est ambigu s'interprète par ce qui est d'usage dans le pays où le contrat est passé.*“ Die Entscheidung Hans. XVII Nr. 28 (O.L.G. Hamburg 18. Januar 1896) ist nach diesem Gesichtspunkt richtig: mit Unrecht wird dort dagegen der von dem englischen Makler nach englischem Formular verfafste und namens eines Befrachters in Nicaragua vollzogene Vertrag im ganzen dem englischen Recht unterworfen, obwohl der deutsche Verfrachter in Hamburg unterzeichnete und ein deutsches Schiff, sowie eine Reise, die nicht in England beginnen oder enden sollte, in Frage stand (vgl. oben B. a und N. 39).

58) Vgl. Preufs. Allg. Landrecht I §§ 256, 257 und O.L.G. Hamburg 27. Dezember 1880 Hans. II Nr. 60.

59) Dies folgt aus den Grundsätzen unter B, da Legaldefinitionen anderen gesetzlichen Vorschriften gleichstehen (vgl. die Definitionen der Art. 656 ff. H.G.B.), welche sich jedoch auf das Verhältnis von Be- und Verfrachtern nur dann beziehen, wenn zwischen ihnen lediglich der durch Geben und Nehmen des Konnossements geschlossene Vertrag besteht.



c. Gegenüber gutgläubigen dritten Inhabern von Konnossementen ist die sprachliche Auffassung des Gebiets der für dieselbe geltenden *lex contractus* unbedingt mafsgebend[60]).

V. Recht der aufserkontraktlichen Schadensersatzansprüche.

§ 47. Von Ansprüchen aus unerlaubten und diesen ähnlichen Handlungen kommen für das Seerecht **aufserkontraktliche Schadensersatzansprüche** in Betracht. Diese richten sich erstens gegen die handelnden Personen der Schiffsbesatzung selbst, zweitens in einem, je nach den Rechten des einen oder anderen Landes, verschiedenen Mafse gegen die Reeder (vgl. Art. 451, 736 ff. H.G.B. und Bem. zu den Artikeln). Es mufs also untersucht werden:

1. nach welchem Recht solche aufserkontraktliche Ansprüche gegen die handelnden Personen selbst zu beurteilen sind,
2. nach welchem Recht Umfang (Kreis der schuldhaften Handlungen und der Personen, für deren Handlungen gehaftet wird) und Art der Haftung der Reeder wegen der gegen Personen ihrer Schiffsbesatzung begründeten Ansprüche zu bestimmen ist.

§ 48. Zu 1. Theorie und Praxis unserer Gerichte sind überwiegend geneigt — abweichend von Savigny und Waechter, welche das Gesetz des Prozefsorts (*lex fori*) verteidigen — an sich anzuerkennen, dafs bei aufserkontraktlichen Schadensersatzansprüchen das am Ort der Begehung der Handlung geltende Recht (*lex loci*) entscheide, vgl. R.G. Entsch. Bd. 7 S. 378, 19 S. 383, 23 S. 305, 29 S. 93; Regelsberger, Pandekten I S. 175 bei Note 10; v. Bar II § 286, dafs dagegen die Gesetze des Prozefsorts nur dann in Betracht kommen, soweit dieselben zwingender Natur sind und als solche derartige Ansprüche ausschliefsen R.G.Entsch. Bd. 29 S. 95, 96; v. Bar II, S. 119 Anm. 7c.

Keine Schwierigkeit bietet die Anwendung dieses Satzes, wenn die Handlung in Territorialgewässern (Binnengewässern einschliefslich der Küstenzone, welche der Souveränität des betreffenden Landes mit unterworfen ist) sei es denen des Inlandes

60) Dieser Satz folgt daraus, dafs schriftliche, für Dritte berechnete Willenserklärungen so abgefafst sein müssen, dafs der Sinn dem Kreis dieser dritten Inhaber erkennbar ist, wie bei Wechseln, Inhaberpapieren (vgl. hierüber Regelsberger, Pandekten I § 141 3b und die dort citierten Entscheidungen des Reichsgerichts). Natürlich gilt aber auch hier bei Benutzung einer fremden Sprache das in N. 55 Gesagte. Auch müssen solche Inhaber, welche den abweichenden Sprachgebrauch am Ort der Ausstellung der Konnossemente kannten oder ohne eigene grobe Fahrlässigkeit kennen mufsten, diesen gegen sich gelten lassen (vgl. Reichsger.Entsch. Bd. 20 S. 58, 61).

oder denen eines fremden Landes begangen ist. Ist die Handlung auf hoher See begangen, so ist das nationale Recht des Schiffes anzuwenden, auf welchem die Handlung begangen ist, da Schiffe auf hoher See als Teile ihres Landes gelten (vgl. oben § 11). Hat die Handlung aber einen Zusammenstofs von Schiffen auf hoher See zur Folge, so kann, wenn beide Schiffe derselben Nationalität angehören, die Anwendung ihres gemeinsamen nationalen Rechts aus demselben Grund nicht zweifelhaft sein, sobald man nur an der principiellen Geltung der *lex loci* festhält. Sind die Schiffe aber verschiedener Nationalität, so hat keines derselben Anspruch auf vorzugsweise Geltendmachung seines Rechts, es bleibt daher nur die Anwendung der Gesetze des Prozefsorts (*lex fori*) übrig, so lange nicht abweichende internationale Vereinbarungen vorliegen. Jedoch dürfte dann, wenn und soweit die mafsgebenden Gesetze der beiden beteiligten Schiffe ganz dieselben sind, die Anwendung des gemeinsamen Rechts derselben zulässig sein.

§ 49. Zu 2. In betreff der Mithaft der Reeder würde die principielle Geltung der *lex loci* zu gleichen Regeln führen müssen, wie zu 1. Das Reichsoberhandelsgericht (Erk. 21. September 1878 Entsch. Bd. 24 Nr. 26) verwirft hier aber die *lex loci* ganz und gar. Denn diese Mithaft könne nur aus einer dem Reeder gesetzlich — nicht aus einem Vertrag oder Delikt — obliegenden Verpflichtung hergeleitet werden und das mafsgebende Gesetz sei hier das Gesetz seines Landes, dem allein er sich durch den Betrieb der Reederei unterwerfe. Das Reichsgericht (Erk. vom 25. Juni 1892 Entsch. Bd. 29 Nr. 25) lehnt diesen Standpunkt (vgl. v. Bar II § 326)[61]) ab und erklärt: die *lex loci*, welche für die in ihrem Gebiet vorfallenden schadenstiftenden Handlungen einen Anderen als den Handelnden selbst mit haftbar erkläre (Haftung des Betriebsunternehmers für seine Angestellten, des Reeders für seine Schiffsbesatzung), sei entscheidend, soweit diese mithaftenden Personen ihr unterworfen seien. Der Reeder, welcher sein Schiff in fremde Gebiete entsende, unterwerfe dasselbe aber dem fremden Gesetz. Daraus folge, dafs er an sich der *lex loci* gemäfs mit dem Schiff haften müsse. Das Reichsgericht unterscheidet aber bei der Anwendung dieses Grundsatzes:

a. Zusammenstofs in einheimischen Territorialgewässern: hier wird uneingeschränkt die *lex loci* (inländisches Recht),

---

61) Das O.L.G. Hamburg hat in einem Erkenntnis vom 5. April 1895 (Hans. XVI Nr. 63) den Reeder eines hamburgischen Flufsschiffes gemäfs Art. 54 des dortigen Einf.Ges. z. H.G.B. wegen eines Zusammenstofses mit einem anderen Schiff für haftbar erklärt, der in einem Gebiet sich ereignete, welches die Haftung damals nicht kannte (Preufsen), vgl. eine frühere ähnliche Entsch. (H.G.Z. VI Nr. 82). Diese Entscheidung ist aber von dem Reichsgericht durch Urteil vom 1. Juli 1896 reprobiert (Entsch. des R.G. Bd. 37 S. 181 ff.).

auch wenn fremde Schiffe untereinander zusammenstofsen, angewandt, R.G.Entsch. Bd. 21 Nr. 24.

b. Zusammenstofs in fremden Territorialgewässern: hier ist freilich auch zunächst zu prüfen, ob der Anspruch nach der *lex loci* begründet ist. Ist dies der Fall, so ist dem Anspruch gegenüber fremden Schiffen (sei es bei einer Kollision mit einem anderen fremden oder einem deutschen Schiff) Statt zu geben, jedoch mit der Ausnahme, dafs ein nach der *lex loci* begründeter Anspruch, der auf dem Verschulden eines Zwangslotsen basiert, bei uns auch gegen ein fremdes Schiff nicht statthaft ist, da die entgegenstehende Vorschrift des Art. 740 H.G.B. eine absolut zwingende ist, R.G. Entsch. Bd. 29 Nr. 25, vgl. Hans. IX Nr. 3. Handelt es sich aber um einen Anspruch gegen ein deutsches Schiff, so ist nicht blofs diese Vorschrift, sondern es sind dann überhaupt die gesamten Vorschriften unserer Gesetze (Art. 451, 735—740 H.G.B.) über Voraussetzungen und Umfang der Haftung der Reeder für Kollisionsschäden zwingender Natur in der Art, dafs unsere Gerichte solche (scil.: nach der *lex loci* begründeten) Ansprüche nur soweit anerkennen dürfen, als diese Vorschriften es gestatten, Erk. des Reichsger. vom 12. Juli 1886 — Thuringia — Entsch. Bd. 19 Nr. 2. Die polizeilichen Regeln des Seestrafsenrechts sind freilich immer allein aus der *lex loci* zu entnehmen (vgl. oben § 6), aber das Gleiche gilt nicht in betreff der Frage, wie weit aus deren Nichtbefolgung die Schuld rechtlich zu vermuten, ebenso nicht bezüglich sonstiger Rechtsvermutungen (z. B. Präsumtion der Schuld des Dampfers, der mit einem Segler kollidiert, nach früheren norwegischem Recht, Präsumtion des Art. 739 H.G.B. vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 24 Nr. 26).

Bei dem Zusammenstofs auf hoher See wenden unsere Gerichte auf Ansprüche gegen die Reeder grundsätzlich die *lex fori* an, vgl. Seuff. Archiv Bd. 14 Nr. 19 (Berlin); R.G.Entsch. Bd. 19 S. 10, O.L.G. Hamb. Hans IX Nr. 116; auch dann, wenn die Zuständigkeit des Gerichts nur auf Kompromifs der Parteien beruht, O.L.G. Hamb. Hans. X Nr. 97 und selbst wenn beide Schiffe fremde sind, hat das O.A.G. Lübeck (Bremer Sammlung II Abt. 2 S. 8 ff.) in einem Urteil vom 30. Januar 1849 den gleichen Grundsatz befolgt, allerdings noch teils unter dem Einflufs der jetzt überwiegend gemifsbilligten Theorie Waechters, teils auf Grund der Annahme eines allgemeinen Seerechts, welches mit der *lex fori* übereinstimme, das jetzt aber ebenfalls allgemein verworfen wird (vgl. oben unter I)[62]).

62) Der Standpunkt der englischen Gesetzgebung und Rechtsprechung ist der folgende:

§ 50. Die Kongresse von Antwerpen (1885) und Brüssel (1888) haben (s. oben N. 1) den Beschlufs gefafst, dafs Kolli-

---

Zu 1 des Textes: Wenn die That in einheimischen Gewässern und auf der hohen See begangen wird, so ist lediglich einheimisches Recht anzuwenden. Ist dieselbe in fremden Territorialgewässern begangen, so erfolgt nur dann eine Verurteilung, wenn der Anspruch sowohl nach einheimischem Recht (*lex fori*) wie nach dem fremden Recht (*lex loci*) begründet ist. Jedoch sind auf hoher See nur diejenigen einheimischen Regeln des Seestrafsenrechts (einschliefslich der Pflicht zur Hülfeleistung) anwendbar, welche mit den Regeln, die das Flaggenrecht dem fremden Schiff vorschreibt, übereinstimmen; soweit solche übereinstimmende Regeln fehlen, kommen die allgemeinen Seefahrtsregeln zur Anwendung. Die gesetzlichen Präsumtionen der Schuld aus der Nichtbefolgung der Regeln des Seestrafsenrechts richten sich als Beweisregeln nur nach der *lex fori* (vgl. die Citate Entsch. R.G. Bd. 19 S. 95 und Marsden p. 212—217; Westlake-Holtzendorff §§ 185a, 186 und 195; Abbott p. 1101; Foote p. 486 ff., 492). Rattigan p. 148 ff. greift diese engliche Praxis scharf an und tritt für ausschliefsliche Geltung der *lex loci* ein.

Zu 2. In betreff des Umfangs der Haftung der Reeder gelten ganz dieselben Grundsätze wie zu 1, der Anspruch mufs also bei Kollision in fremden Gewässern sowohl nach der *lex loci* wie der *lex fori* begründet sein, woraus sich ergiebt, dafs eine Haftung für die Handlung eines Zwangslotsen nie anerkannt wird, auch nicht bei fremden Schiffen, da die *lex fori* (britisches Recht) solche versagt (Fälle „Halley" und „Maria"; Nelson p. 286 ff.; Abbott p. 201). Dagegen wird in betreff der Art der Haftung die beschränkt persönliche Geldhaftung des britischen Rechts in allen Fällen gemäfs der ausdrücklichen Vorschrift der sect. 503 der Act 1894 (früher sect. 54 der Act von 1862) auf einheimische und fremde Schiffe angewandt (Entsch. des *Privy Council* in dem Fall „Amalia"; v. Abbott p. 1099, Marsden p. 219). Vor dem Gesetz von 1862 wandte man bei Kollisionen auf hoher See, wenn ein britisches Schiff mit beteiligt war, den britischen Grundsatz unbeschränkter Haftung an, sonst das Recht der Flagge des schadenstiftenden Schiffes (vgl. Westlake-Holtzendorff §§ 192 und 193, Foote p. 488 ff.).

Frankreich und Belgien: Zu 1. Bei Kollisionen in einheimischen Gewässern wird stets einheimisches Recht angewandt. Bei Kollisionen in fremden Gewässern wendet Belgien die *lex loci* an, wenn dieselbe nicht *contraire à l'ordre public belge* ist (Jacobs Nr. 950); in Frankreich ist man dagegen geneigt, anstatt der *lex loci* das französische Recht dann anzuwenden, wenn dieses dem französischen Schiff günstiger ist, namentlich wenn gegen ein solches Ansprüche erhoben werden. Die Juristen (Desjardins Nr. 1121, Lyon-Caën Nr. 1049) polemisieren gegen diesen Standpunkt, der zu Retorsionen führen könne. In betreff der Kollisionen auf hoher See ist kontrovers, ob, was jetzt auch Franck in dem weiter unten citierten Aufsatz (Journal du D. I. P. 1895 p. 976) verteidigt, ein „allgemeines Seerecht" (*jus gentium*) oder das Recht des beschädigten Schiffes (Desjardins Nr. 1121) anzuwenden sei. Lyon-Caën empfiehlt jetzt (Nr. 1050) die Anwendung der Grundsätze des Kongresses in Brüssel (s. Text); Jacobs Nr. 950 die Anwendung des Rechts des schadenstiftenden Schiffes. Dagegen wird in der Praxis *lex fori* angewandt (s. Citate von Franck: *„De l'abordage en droit international"* im Journal du Dr. Int. priv. 1895 p. 959). —

Zu 2: In betreff des Umfangs und der Voraussetzungen der Haftbarkeit der Reeder gelten die Grundsätze zu 1. In betreff der Art (beschränkt, unbeschränkt u. s. w.) erklärt (vgl. oben § 4) die *cour de cassation* 4. November 1891 (Sirey 1892 I p. 69), dafs der Reeder des schadenstiftenden Schiffes stets in dem von seinem Flaggenrecht bestimmten Mafs, auch bei Kollision mit einheimischen Schiffen auf hoher See, hafte, also ein

sionen von Schiffen in allen Binnengewässern[68]) nach der *lex loci* zu beurteilen seien und zwar bezüglich der Reeder nur unter Ausschlufs der Art ihrer Haftbarkeit (hierüber unten § 51 a). Diese Beschlüsse sind nur mit geringer Mehrheit gefafst und deshalb in den Gesetzentwurf, welcher der belgischen Regierung von den Kongressen unterbreitet wurde, nicht aufgenommen (vgl. *Actes de congr. Bruxelles*, S. 231 ff.). Die Bedenken der Minorität gegen uneingeschränkte Anwendung der *lex loci* bestanden namentlich darin, dafs es ungerecht sei, Schiffen fremder Nationalität durch die *lex loci* Ansprüche zu geben, welche ihr nationales Recht versage. Dieser Grund erscheint nicht stichhaltig, denn es handelt sich nicht um die Interessen der Schiffe allein, sondern auch der Ladungen, Schiffe und Ladung stehen in fremden Gewässern wie in fremdem Land unter dortigem Gesetz. An sich ist daher die uneingeschränkte Anwendung der *lex loci* unabweisbar und als Ziel internationaler Vereinbarung fest-

---

englisches Schiff sich nicht durch Abandon seines Schiffes in Frankreich befreien könne. (Dagegen aber: Rouen 21. Juni 1893 bei Lyon-Caën Nr. 1052). In Belgien kann sich jedes fremde Schiff durch Abandon befreien (vgl. oben N. 14).

Der Holländer Asser (Asser-Rivier Nr. 110 und 112) erklärt in Binnengewässern die *lex loci*, auf hoher See die *lex fori* für mafsgebend, in betreff der Haftbarkeit der Reeder das Flaggenrecht des Schiffes.

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika gilt das Princip der *lex loci*, bei Kollisionen auf hoher See hält man ein allgemeines Seerecht für anwendbar, sobald Schiffe verschiedener Nationalität konkurrieren. Darnach soll unbeschränkte Haftung der Reeder gelten; vgl. Phillimore §§ 720, 811 ff., welcher die englische Entscheidung in betreff des Zwangslotsen (Fall „Halley“ v. supra) tadelt; Parsons I p. 529, 530: In der dort mitgeteilten Entscheidung des Höchsten Gerichtshofs Smith c/a. Coudry wurde auf eine Kollision von zwei amerikanischen Schiffen im Hafen von Liverpool englisches Recht angewandt, nämlich Befreiung durch Zwangslotsen (vgl. für *lex loci* auch: Entsch. des Bundesgerichtshofs 10. Mai 1886, Rev. intern. du droit mar. 1886/87 p. 457; des Obersten Gerichtshofs zu Ohio 8. Dezember 1891, Böhm, Zeitschr. Bd. 4 S. 181). Story 423 g. h. will bei Kollisionen auf hoher See nicht das allgemeine Seerecht, sondern *lex fori* anwenden, wofür er eine amerikanische Entscheidung citiert (Percival v. Hickey) — s. dagegen Citate bei Parsons I p. 530 N. 2 für die Anwendung des „allgemeinen Seerechts“ — oder eine Reciprocitätsregel, kraft deren einem beschädigten fremden Schiff Entschädigung zu gewähren oder zu versagen sei, je nachdem das Recht der Flagge dieses Schiffes solche gewähre oder versage also nicht — wie v. Bar II S. 212 N. 61 irrtümlich annimmt — eine den Beschlüssen von Antwerpen und Brüssel (s. Text) entsprechende Regel.

68) Mit Ausschlufs der Küstenzone, die man in diesen Beschlüssen dem Meere zurechnet. Das *Institut de droit international* hat später in seiner Sitzung von Lausanne 1888 die Gleichstellung dieser Küstenzonen mit den Binnengewässern beschlossen (vgl. Annuaire X p. 148). Übereinstimmend Urteil des Handelsgerichts Antwerpen 7. Juni 1892 (Journal du D. I. P. 1894 p. 913). Dieser Küstenzone pflegt man eine Ausdehnung von drei Seemeilen von der Küste aus zu geben. Neue Definitionen und Regeln für die rechtliche Behandlung derselben hat das *Institut de droit international* in seiner Sitzung zu Paris 1894 vorgeschlagen; es wurde dort eine Ausdehnung auf sechs Seemeilen beschlossen und bestimmt, dafs die Seestrafsenregeln jedes Landes auch auf diese Küstenzone erstreckt werden können.

zuhalten[64]). Das neue portugiesische H.G.B. Art. 674 Nr. 1 erklärt denn auch in der That „Kollisionen in Territorialgewässern *(ports et eaux territoriales)* werden nach den Gesetzen des Ortes geregelt". Das *Institut de droit international* hat sich ebenfalls (Lausanne 1888) diesem Grundsatz angeschlossen, ebenso v. Bar II § 327. Die Einschränkung, welche unsere Gerichte zur Zeit zu Gunsten der deutschen Schiffe machen, erscheint aber so lang begründet, als (vgl. N. 62) im übrigen Ausland noch grofsenteils ähnliche Einschränkungen gemacht werden. Dagegen erscheint die Einschränkung, welche das Reichsgericht auch zu Gunsten fremder Schiffe macht, die unter Führung eines Zwangslotsen waren, bedenklich. In England ergab sich diese Beschränkung aus der grundsätzlichen Mitanwendung der *lex fori* (vgl. N. 62). Wird diese abgelehnt, so ist für die Anwendung des Art. 740 H.G.B. auf fremde Schiffe in fremden Häfen kein Raum. Die neueren Seegesetze (Portugal, Dänemark, Schweden und Norwegen) kennen eine solche Bestimmung nicht. Auf dem Kongrefs zu Brüssel (Actes, p. 304 ff.) wurde eine solche gerade auf Antrag englischer und deutscher Mitglieder abgelehnt, welche betonten, dafs nach den praktischen Erfahrungen die jetzigen Anschauungen in ihrer Heimat der Haftbarkeit der Reeder auch für Versehen der Zwangslotsen zuneigen und eine mehr objektive (von dem Moment des Verschuldens losgelöste) Haftung des Schiffs für Schäden, welche es anrichte, anzunehmen sei. Darüber, dafs unsere Rechtsprechung von der letzteren Anschauung auch bereits beeinflufst ist, s. Bem. zu Art. 451. Ist nun auch anzuerkennen, dafs unser Gesetz noch an sich auf dem subjektiven Standpunkt (Schuldprincip) steht und dafs es nur auf den Standpunkt des Gesetzes selbst ankommen kann, nicht auf inzwischen veränderte Anschauungen, so ist doch der entgegengesetzte objektive Standpunkt auch nach der Grundanschauung unserer Gesetze nicht sittlich verwerflich und nicht einer durch Zwang oder Drohung bewirkten Verpflichtung gleichzustellen. Der Reeder, der sein Schiff entsendet, weifs, dafs er auch Lotsen nehmen mufs, für deren Verschulden er nach vieler Länder Recht aufzukommen hat, er übernimmt dieses Risiko wie jedes andere, vgl. v. Bar II § 328 a. E.

§ 51. In betreff der Schiffskollisionen auf hoher See erklären die Beschlüsse der Kongresse von Antwerpen (Nr. 60, Actes, S. 427) und Brüssel (s. Wortlaut N. 1) Art. 1, Nr. 9 (Actes, p. 408) und das *Institut de droit international* (oben N. 2) dem Sinne nach übereinstimmend, dafs — abgesehen von dem Mafs der Reederhaftung (s. § 51[a]) — bei Schiffen

64) Der Kongrefs zu Genua giebt für die von ihm empfohlenen internationalen Gerichtshöfe die Regel, dafs das Recht des schuldigen Schiffes anzuwenden sei, auch für die Binnengewässer, entzieht die dort entstehenden Zusammenstöfse also gänzlich der *lex loci* (vgl. oben N. 3 und unten § 51).

gleicher Nationalität, deren nationales Recht gelten solle, bei Schiffen verschiedener Nationalität auf jedes in Anspruch genommene Schiff das Recht seiner Flagge anzuwenden sei, kein Beteiligter aber mehr beanspruchen könne, als er nach dem Flaggenrecht seines Schiffes, beziehentlich, bei Ansprüchen von Passagieren und Ladungsinteressenten, nach dem Flaggenrecht des Schiffes, auf welchem die beteiligte Person oder Ladung sich befand[65]), würde fordern können. Der Kongrefs zu Genua (1892) schreibt dagegen als Regel für die von ihm empfohlenen internationalen Gerichtshöfe Anwendung des Rechts des schuldigen (Schaden stiftenden) Schiffs vor, bei gemeinsamer Schuld und Verschiedenheit des Rechts Entscheidung *ex aequo et bono* (oben N. 3). — Das portugiesische Handelsgesetzbuch Art. 674 Nr. 2 und 3 hat sich wörtlich dem Beschlufs des Kongresses zu Antwerpen angeschlossen. Für denselben treten auch v. Bar II § 328 und Lewis in Goldschmidt Zeitschr. Bd. 32 S. 98, 99 ein. — Meines Ermessens ist diesen Beschlüssen, soweit dieselben Schiffe verschiedener Nationen mit ungleichem Recht voraussetzen, nicht nachzugeben und es ist auch nicht eine internationale Vereinbarung auf dieser Basis zu erstreben. Zunächst ist hervorzuheben, dafs Regeln des Seestrafsenrechts auf hoher See, welche nicht allen Nationen gemeinsam sind, durch die Gesetzgebung eines Landes allein ihren Schiffen nicht mit der Wirkung vorgeschrieben werden können, dafs sie sich auch vor ausländischen Gerichten darauf berufen können, wie dies auch (vgl. N. 62) speciell in England vollkommen anerkannt wird. Der Grund also, dafs jedes Schiff sein Verhalten auf See nur nach den Gesetzen seines Landes einrichten könne (Lewis cit., vgl. auch O.Trib. Berlin Seuff. Bd. 14 S. 336) ist hinfällig[66]). Soweit keine gemeinsamen positiven Regeln vorhanden sind, müssen die Schiffe sich nach allgemeinem Seemannsbrauch richten. Ferner ist zu beachten, dafs zur Zeit noch eine so erhebliche Verschiedenheit der Gesetze in betreff der Haftung der Reeder für Verschulden der Schiffsbesatzung im allgemeinen und speciell bei Schiffskollisionen besteht (vgl. Bem. zu Art. 451 und 736), dafs es nicht geraten ist, die einheimischen Schiffe den fremden Gesetzen auszuliefern. Dies würde aber geschehen, wenn man grundsätzlich das Recht des schadenstiftenden Schiffes anwenden wollte, also z. B. bei Kollision eines deutschen Schiffes mit einem argentinischen letzteres vor deutschen Gerichten freisprechen wollte, weil die Kollision nicht durch Verschulden des Kapitäns, sondern einer anderen Person der Schiffsbesatzung

65) Die Beschlüsse von Antwerpen heben letzteres nicht ausdrücklich hervor.

66) Richtig ist dies nur bezüglich der Pflicht zur Hülfeleistung nach der Kollision. Diese kann sich auf hoher See nur nach dem Recht der Flagge richten und folglich auch die Haftung der Reeder wegen Verletzung dieser Pflicht (vgl. oben § 11).

(wofür nach dem Rechte dieser Flagge der Reeder nicht haftet) bewirkt ist; ebenso wenn das französische Gericht gezwungen würde, ein englisches Schiff im Fall der Beschädigung eines französischen Schiffs freizusprechen, wenn ein cas douteux vorliegt, oder ein deutsches Schiff im Fall beiderseitiger Schuld (Art. 737 H.G.B., anders jetzt neues H.G.B. § 727), obwohl in solchen Fällen nach seiner *lex fori* Teilung des Schadens eintritt[67]). Ist das Gesetz des schadenstiftenden Schiffes für das beschädigte Schiff besonders günstig, so bleibt es demselben unbenommen, im Heimatshafen des ersteren zu klagen. — Es mufs dahin gewirkt werden, dafs durch internationale Vereinbarung in Anschlufs an das bereits internationale Seestrafsenrecht ein gemeinsames materielles Recht über Schiffskollisionen, wenigstens solche auf hoher See, und deren Folgen geschaffen wird. Die Thätigkeit der Kongresse von Brüssel und Antwerpen in dieser Beziehung sind von weit gröfserer Bedeutung (vgl. Actes Anvers p. 426, Bruxelles p. 409). Gelänge es ein solches internationales Recht zu schaffen, wie man es früher in den mittelalterlichen *coutumes* besafs und später in dem „allgemeinen Seerecht" zu haben glaubte, so würden die jetzt auf diesem Gebiet so häufigen Konflikte der Gesetze und damit die an sich nicht abzuleugnenden Übelstände der Anwendung der *lex fori* beseitigt sein. Der Beschlufs des Kongresses von Genua zeigt auch, wie sehr die Meinungen auseinander gehen und wie jedenfalls eine *communis opinio* sich auf der Basis der oben erörterten Beschlüsse von Antwerpen und Brüssel noch keineswegs gebildet hat. Die in Genua vorgeschlagenen internationalen Gerichtshöfe würden unendlich schwerfällig sein, die Ausdehnung ihrer Kompetenz auch auf Kollisionen von Schiffen verschiedener Nationalität in Binnengewässern (nach Art. 6 der Beschlüsse soll fakultativ selbst bei Kollision von Schiffen derselben Flagge in diesen Gewässern die Kompetenz begründet sein), wäre geradezu unerträglich. Eine Entscheidung ex aequo et bono (ungefähr dasselbe wie das „allgemeine Seerecht") wäre aber nur bei solchen Gerichten möglich[68]). Ebenso willkürlich würde jeder

67) Vgl. auch die Ausführungen von Franck (Advokat in Antwerpen) in dem N. 62 citierten Aufsatz im Journal du D.I.P. 1895, p. 971—973 gegen die Theorie des Kongresses von Brüssel.

68) Bei Kollisionen (dasselbe gilt stets für die Bergung und Hülfeleistung) auf hoher See will der Kongrefs auch dann, wenn die beteiligten Schiffe gleicher Flagge sind, die Zuständigkeit der Gerichte ihrer Flagge ausschliefsen, wenn sich nicht beide Schiffe bei Beginn des Prozesses in einem Hafen ihrer Flagge befinden. Ist dies der Fall, so soll die Kompetenz der letzteren fakultativ sein. — Der Kongrefs nimmt an, dafs mehrere internationale Gerichte höchster Instanz (anfangs wurden fünf vorgeschlagen) nötig sein würden. Der Vorteil einer Herbeiführung gleicher Rechtsgrundsätze durch eine höchste Autorität würde also doch verloren gehen und an festen materiellen Gesetzen würde es fehlen. Besser ist ein gleiches internationales materielles Recht: je klarer und vollständiger ein solches ist, desto geringer wird die Gefahr ungleicher Auslegung. Je mehr sich der Umfang der internationalen Rechtsregeln ver-

andere Vorschlag, z. B. der sein, das Recht des beschädigten Schiffes zu Grunde zu legen. — Dagegen ist allerdings (vgl. oben zu 1) anzuerkennen, dafs für die *lex fori* kein Raum vorhanden ist, wenn es sich um Kollision von Schiffen derselben Nationalität handelt, ebenso dann nicht, wenn und soweit die mafsgebenden Gesetze beteiligter Schiffe verschiedener Nationalität dieselben sind. Das oben S. 67 citierte Erkenntnis des O.A.G. Lübeck betrifft einen solchen Fall nicht, beruht auch auf jetzt überwundenen Anschauungen: es entspricht die Anwendung des gemeinsamen Rechts der beteiligten Schiffe der jetzigen Grundidee der Rechtsprechung.

§ 51ª. In betreff der Art der Haftbarkeit der Reeder, d. h. ob dieselbe unbeschränkt oder beschränkt, eventuell wie beschränkt sei, empfehlen die Kongresse zu Antwerpen und Brüssel sowie das *Institut de droit international* (vgl. oben N. 1 und 2) ohne Unterschied, ob es sich um eine Haftung aus Rechtsgeschäften oder Delikten handle, die Anwendung des Rechts der Flagge. Dieser Anschauung ist der Kassationshof zu Paris (oben N. 62 S. 68 a. E.) beigetreten und dieselbe würde sich auch aus der oben citierten Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts (Bd. 24 Nr. 26) ergeben. Man mufs sich aber der gegenteiligen Entscheidung in den oben S. 66 zu 2 citierten Erkenntnissen des Reichsgerichts anschliefsen, wonach die Reederhaftung für Delikte der Besatzung, soweit sich dieselbe auf das Schiff erstreckt, grundsätzlich nach der *lex loci* zu bestimmen ist, an deren Stelle bei Schiffen auf hoher See entweder das gemeinsame Recht beider Schiffe oder (bei verschiedenem Recht) die *lex fori* tritt. Es haften hiernach die Reeder im Ausland höchstens mit dem Schiff, und vielleicht noch mit der Fracht, die, wenn der Arm des angerufenen Richters sie erreichen kann, wohl als Zubehör gelten wird. Ist die Haftung nach dem hiernach mafsgebenden Gesetz eine geringere (wie z. B. unter Umständen nach dem englischen Gesetz), so besteht nur diese. Auf keinen Fall kann hierüber hinaus auf Grund des Flaggenrechts mehr gefordert werden[69]).

---

mehrt, destomehr wird auch die Wissenschaft international werden und deren Aufgabe wird es sein, die Ausgleichung verschiedener Ansichten herbeizuführen.

69) In dem von der *Cour de cassation* (vgl. N. 62) entschiedenen Fall war ein französisches Schiff von einem englischen auf hoher See zum Sinken gebracht. Das englische Schiff war ebenfalls stark beschädigt und ziemlich wertlos. Der englische Reeder bot den Abandon seines Schiffes an. Das Gericht wies ihn damit ab und verurteilte ihn nach englischem Recht zur Bezahlung von 8 £ pr. ton, wobei der Kläger weit besser fortkam. Man denke sich aber nun den Fall umgekehrt: ein englischer Dampfer im Wert von 500000 Mk. richtet im Hafen von Havre einen Schaden an, der seinen Wert fast erreicht, ohne sich selbst zu beschädigen. Würde das französische Gericht nun auch Flaggenrecht anwenden und den Dampfer gegen Zahlung seiner 8 £ pr. ton (vielleicht 1/8 seines Werts) herauslassen?

VI. Recht des Prozeſsorts (*lex fori*).

§ 52. A. Die **Anwendung der Gesetze des Prozeſsorts** (*lex fori*) als zwingender tritt, wie die vorstehende Darstellung ergiebt, auf dem Gebiet des materiellen Rechts nur ausnahmsweise dem Grundsatz des Art. 30 Einf.G. z. B.G.B. gemäſs dann ein, wenn die Anwendung des an sich maſsgebenden ausländischen Gesetzes gegen die guten Sitten oder gegen den Zweck eines deutschen Gesetzes verstoſsen würde. Wenn auch der Standpunkt zu verwerfen ist, daſs an Stelle der Grundmoral, auf der unsere jetzt geltenden inländischen Gesetze beruhen, eine internationale Moral zu setzen und demgemäſs nur diejenigen Rechtsgeschäfte und Gesetze im internationalen Verkehr abzuweisen sind, welche „den guten im internationalen Privatrechtsleben geltenden Sitten widersprechen“ [70]), so ist doch anzuerkennen, daſs das Verkehrsrecht der civilisierten modernen Völker im wesentlichen auf dem gleichen sittlichen Boden steht und somit sich hier ein Konflikt zwischen denjenigen sittlichen Anschauungen, auf denen die inländischen Gesetze einerseits und die ausländischen Gesetze andererseits beruhen, selten ergeben wird. So haben wir z. B. im vorstehenden die Beschränkungen der Vertragsfreiheit nach dem amerikanischen Gesetz vom 13. Februar 1893 (oben § 33), die Haftung der Reeder auch für Versehen der Zwangslotsen nach französischem Recht (oben § 50), die Behandlung der Doppelversicherung nach englischem Recht (oben § 43) nicht als solche Gesetze ansehen können, welche der sittlichen Grundmoral unserer Gesetze widerstreben. Ein Verstoſs des an sich nach allgemeinen Regeln zuständigen ausländischen Gesetzes gegen die Zwecke unserer Gesetze ist namentlich dann anzunehmen:

a. wenn die Rücksicht auf die Bedürfnisse des inländischen Verkehrs, den unser Gesetz ordnen will, die Abweisung des fremden Rechts nötig macht. Dieser Grundsatz ist z. B. im obigen angewandt auf Kreditgeschäfte des fremden Schiffers im Inland (vgl. oben § 13), auf die Behandlung der Konnossemente (vgl. oben § 35) und ist auch in betreff der Fortdauer dinglicher Rechte, die im Ausland begründet sind (vgl. unten § 56), maſsgebend;

b. wenn die Rücksicht auf den Schutz des Inländers in seinen ausländischen Rechtsbeziehungen gegenüber einer ähnlichen ausländischen Gerichtspraxis die fortdauernde Anwendung der einheimischen an Stelle der an sich einschlägigen

70) So Meili (Böhm, Zeitschr. für intern. Privat- und Strafrecht I, S. 168, 169), der für sich Brocher mit seiner Unterscheidung des *ordre public interne* und *ordre public international* anführt. Diese Unterscheidung deckt sich aber keineswegs mit der von Meili, vgl. v. Bar I S. 99, 100.

ausländischen Rechtsnormen nötig macht (s. oben V die Erörterung über Schiffskollisionen in fremden Binnengewässern und auf hoher See, an denen deutsche Reeder beteiligt sind).

§ 53. B. Alle Regeln des gerichtlichen Verfahrens sind dem Gesetz des Prozefsorts allein zu entnehmen. Dahin gehört auch die Frage der Arrestfreiheit von Schiff und Ladung; die *lex fori* entscheidet allein darüber, ob und inwieweit solche auf fremde Schiffe und deren Ladung zu beziehen ist (Art. 446). Dahin gehören aber nicht die Grundsätze über Verjährung[71]) von Klagen, auch nicht darüber

---

71) Es ist in Deutschland feststehende Praxis, dafs die Verjährung nicht ein prozessuales, sondern ein materiell-rechtliches Institut ist und daher nicht nach dem Gesetz des Prozefsorts, sondern nach dem Recht zu beurteilen ist, welches der Obligation selbst unterliegt, vgl. R.O.H.G. Bd. 14 S. 258, Bd. 18 S. 187, Bd. 22 S. 89; R.G. Bd. 1 S. 125, Bd. 2 S. 13, Bd. 6 S. 25, Bd. 7 S. 21, Bd. 9 S. 225, Bd. 24 S. 392. Der Anspruch des Schiffsgläubigers verjährt nach dem Recht der unterliegenden Forderung, mit welcher er steht und fällt (nicht nach *lex rei sitae*) vgl. R.O.H.G. Entsch. Bd. 22 S. 89. In Widerspruch mit dieser Entscheidung will O.L.G. Hamb. Urteil vom 18. Januar 1896 (Hans. XVII Nr. 37) die Vorschriften des H.G.B. über Verjährung der Schiffsgläubigerrechte auch auf Ansprüche, welche materiell unter ausländischen Gesetzen stehen, anwenden, weil dieselben ihrer Tendenz nach — Beseitigung unabsehbarer Pfandrechte — zwingender Natur seien. Eine ähnliche Tendenz hat aber jedes Verjährungsgesetz. Es würde ein Schutz gegen Konkurrenz nicht nur für andere im Inland, sondern auch für andere im Ausland erworbene Pfandrechte geschaffen. Das Gesetz sorgt durch den Vorzug der Pfandrechte, welche auf späteren Reisen entstanden sind, gegenüber den auf früheren Reisen entstandenen, in anderer Weise. Jedenfalls würde man nicht hindern können, dafs die Ausländer vor ihrem Gericht im *foro contractus* Forderungen einklagten, die nach dortigem Gesetz noch nicht verjährt sind und dann entweder in das Schiff — wenn es dort anzutreffen — oder bei uns nach § 661 C.P.O. die Vollstreckung der Urteile nachsuchten. Es würden also Inkongruenzen und Konflikte eintreten, wenn man diese Bahn verfolgt. — In dem anglo-nordamerikanischen Rechtsgebiet hat die Verjährung (*statute of limitation*) von Forderungen und Ansprüchen auf bewegliche Sachen der Regel nach nur die prozessuale Bedeutung, die Geltendmachung durch Klage und Kompensation vor dem Gericht, in dessen Sprengel sie gilt, auszuschliefsen. Auf eine fremde Verjährung derselben Art wird daher selbst dann nicht Rücksicht genommen, wenn auf Grund einer solchen schon rechtskräftige Abweisung erfolgt ist, während die Verjährungsfrist der *lex fori* noch läuft. Hat eine fremde Verjährung die materielle Wirkung des Erlöschens des Anspruchs, so wird dieselbe auch von dem englischen Gericht berücksichtigt, wenn die Parteien während der ganzen Frist in dem Gebiet dieses Rechts wohnten, vgl. Foote S. 508 ff., Westlake-Holtzendorff §§ 223, 224, 224a, Story §§ 576 ff., Phillimore §§ 801–806. Das Reichsgericht spricht einer solchen prozessualen Verjährung des anglo-amerikanischen Rechts vor deutschen Gerichten jede Wirkung ab, wenn der Anspruch materiell nach dortigem Recht zu beurteilen ist, ebensowenig hält es in solchem Fall die deutsche Verjährung anstatt jener für anwendbar, vgl. R.G. Entsch. Bd. 2 S. 13, Bd. 7 S. 21, Bd. 24 S. 392. Nach anglo-amerikanischem Recht geht aber aufserdem das Recht aus den *liens* (Schiffsgläubigerrechten) gegenüber gutgläubigen Dritten (anderen dinglich Berechtigten oder Käufern des Schiffes) ver-

ob und welche aufsergerichtlichen Proteste und Erklärungen zur Erhaltung des Klagerechts notwendig waren (*fin de non recevoir*)[72]). Nur das Gesetz des Prozefsorts bestimmt dagegen die Zuständigkeit des angerufenen Gerichts. Jedoch ist, soweit die Rechtskraft ausländischer Urteile im Inland in Betracht kommt, auch zu prüfen, ob das ausländische Gericht internationalen Grundsätzen gemäfs zuständig war. Hierüber zu vergleichen v. Bar II §§ 411 ff.

Die Erörterung dieser und anderer allgemeinen internationalprozessualen Fragen liegt aufserhalb des Rahmens dieser Darstellung.

§ 54. C. Verschieden von gewöhnlichen Prozessen ist die Thätigkeit der Gerichte oder anderer Behörden bei der Liquidation und Verteilung von Massen, an denen mehrere

---

loren, wenn dasselbe mit „*unreasonable delay*" also nicht mit einer den Umständen nach zu bemessenden Diligenz geltend gemacht wird, vgl. Abbott S. 822, 880, 881. Dieser Erlöschungsgrund wird als materielles Recht bei den dem dortigen Recht unterliegenden Ansprüchen auch von unseren Gerichten zu berücksichtigen sein. — Die Praxis und Jurisprudenz der übrigen Länder (Holland, Frankreich, Belgien, Italien) steht überwiegend auf demselben Standpunkt wie die deutsche, vgl. Lyon-Caën Nr. 854, Asser-Rivier Nr. 38, Jacobs Nr. 987 (Brüssel 13. März 1885: Bodmerei verjährt nach dem Gesetze des Orts, wo der Kontrakt geschlossen), Fiore Nr. 165, 166. Die französische *Cour de cassation* hat in einem Urteil vom 13. Januar 1889 (cit. von Lyon-Caën) die *lex loci solutionis* bei dem Frachtvertrag angewandt, wogegen Lyon-Caën gemäfs der allgemeinen Theorie den Vertragsort für mafsgebend hält. Der Ansicht v. Bars II S. 100 (Geltung der *lex domicilii*) hat sich neuerdings der Berner Kassationshof (Urteil vom 5. Mai 1892) angeschlossen, Böhm, Zeitschrift Bd. 4 S. 194.

72) Nach dem Vorbild von Frankreich — welches jetzt durch Gesetz vom 24. März 1891 die betreffenden Vorschriften beseitigt hat — schreiben einige Gesetze (z. B. Belgien, Italien, Portugal, Spanien, Finnland u. s. w.) bei Schiffskollisionen vor, dafs *actions en indemnité sont non recevables*, wenn nicht binnen kürzester Frist (24 Stunden, Italien drei Tage) der Anspruch durch einen aufsergerichtlichen Protest (*reclamation*) erhoben war (vgl. hierüber noch Art. 736 ff.). Die französischen Gerichte haben vor dem neueren Gesetz jeden solchen Anspruch abgewiesen, gleichviel wo die Kollision stattfand und ob es sich um einheimische oder ausländische Schiffe handelte, wenn dieser Protest fehlte. Das Handelsgericht zu Antwerpen hat in einem Urteile aus 1890 zwar bei Kollision zwischen fremden Schiffen auf hoher See den Protest nicht für nötig erachtet, im übrigen aber fremden Schiffen vor belgischen Gerichten gestattet, sich auf das Fehlen des Protestes zu berufen. Der Kongrefs zu Brüssel will die Wahl lassen zwischen dem eigenen Flaggenrecht, dem Recht des schadenstiftenden Schiffes und dem des ersten Hafens (vgl. N. 1). Das *Institut de droit international* will das Recht des Klägers anwenden (vgl. Annuaire X p. 152). Lyon-Caën Nr. 1055, Jacobs Nr. 987, v. Bar II S. 213 wollen, wie bei der Verjährung, das Recht anwenden, welches den Anspruch selbst beherrscht, welcher Ansicht beizustimmen ist. Jedenfalls ist auch den deutschen Schiffen zu empfehlen, jederzeit sofort nach Ankunft im nächsten Hafen bei Gericht oder Notar oder wenigstens bei dem Landeskonsul (dies hält der höchste Gerichtshof in Spanien, Urteil vom 13. Oktober 1890, Böhm, Zeitschr. Bd. 4 S. 323, für ausreichend) Protest zu erheben, wenn sie Kollision hatten.

Interessenten beteiligt sind. Es kommen im Seerecht namentlich zwei Arten einer solchen Liquidation in Betracht:

a. die Zwangsversteigerung des Schiffs und Verteilung der Schiffsmasse,

b. die Aufmachung der Dispache im Fall der grofsen Haverei.

In beiden Fällen sind in weitem Umfang die Gesetze des Orts, wo das Verfahren schwebt, mafsgebend.

§ 55. Zu a. Die gerichtliche Zwangsversteigerung des Schiffes bewirkt nach allen Rechten ein Erlöschen aller Schiffsgläubiger- und sonstiger Schiffspfandrechte, auch wenn sie im Ausland erfolgt ist. Dagegen kennen die fremden Seerechte der Regel nach nicht das Erlöschen der Schiffsgläubigerrechte durch einen von dem Schiffer vorgenommenen Notverkauf (Art. 767 Nr. 2, vgl. Bem. z. d. Art.). Die Befugnis einen solchen Verkauf vorzunehmen, richtet sich — nach den oben II entwickelten Grundsätzen — im Verhältnis zwischen Reeder und Schiffer freilich nach dem Recht der Flagge. Ob aber im Auslande anerkannt wird, dafs diesem Verkauf auch die Wirkung eines Erlöschens der Schiffsgläubigerrechte zukommt, falls das Recht der Flagge dies verordnet, ist sehr fraglich. Präjudizfälle sind meines Wissens hierüber nicht vorhanden. Ein solcher Verkauf wäre eigentlich ein Verkauf für alle Beteiligte, also auch für die Schiffsgläubiger. Soll nun aus dem Recht der Flagge eine solche Vollmacht der Schiffsgläubiger, deren Ansprüche unter den verschiedensten Ortsrechten entstanden sein können, abgeleitet werden? Es mag diese Konstruktion möglich sein, aber sie ist jedenfalls gewagt. Eher könnte man auch hier die *lex rei sitae* entscheiden lassen, so dafs also der Notverkauf die volle Wirkung dann hätte, wenn dem Schiffer erstens nach dem Recht seiner Flagge ein solcher überhaupt erlaubt ist, zweitens nach der *lex rei sitae* der Verkauf die befreiende Wirkung hat. Bei der grofsen Unsicherheit der internationalen Anerkennung der letzteren ist durchaus anzuraten, dafs die Schiffer möglichst derartige aufsergerichtliche Notverkäufe unterlassen und lieber das Schiff zur gerichtlichen Zwangsversteigerung bringen. Ebenso ist vor dem Ankauf solcher Schiffe wegen möglicher Ansprüche der Pfandgläubiger zu warnen.

Noch weniger Aussicht auf Anerkennung im Ausland hat das Erlöschen des Pfandrechts auf Grund eines gerichtlichen Aufgebots aufserhalb des Falls der Zwangsversteigerung, welches bei einheimischen Schiffen nach einigen Landesrechten und vom 1. Januar 1900 ab reichsgesetzlich (vgl. Bem. zu Art. 768 H.G.B.) zulässig ist.

Nach dem noch bis 1. Januar 1900 geltenden bremischen Gesetz vom 15. Dezember 1887, betreffend Abänderung des § 47 der Einf. Verordn. erlöschen die nach dortigem Landesrecht begründeten gesetzlichen oder vertragsmäfsigen Pfandrechte durch einen im Auslande seitens einer gerichtlichen Behörde oder eines deutschen Konsulats erfolgten Zwangsverkauf, jedoch nur dann, wenn — abgesehen von der Rangordnung — den Pfandgläubigern dabei dieselben Rechte,

wie nach bremischem Gesetz, gewährt worden sind oder dieselben auch bei Anwendung des letzteren keine Befriedigung gefunden hätten. Diese Einschränkung geht (vgl. §§ 56, 57) zu weit.

Damit die gerichtliche Zwangsversteigerung die angegebene Wirkung äufsere, mufs feststehen, dafs das versteigernde Gericht zuständig war, was stets dann der Fall ist, wenn sich zur Zeit der Versteigerung das Schiff in seinem Gerichtssprengel und in seiner Gewalt befand. Es mufs ferner feststehen, dafs eine ordnungsmäfsige öffentliche Ladung aller beteiligten Gläubiger ergangen ist. Die Ladung mufs also derart publiziert sein, dafs sie den Inländern auch zu Gesicht kommen konnte; eine erschlichene auswärtige Zwangsversteigerung kann die Pfandrechte von Inländern, die keine Kenntnis erhielten, nicht alterieren. Um zu vermeiden, dafs deutsche Zwangsversteigerungen im Ausland nicht anerkannt werden, ist daher unter Umständen die Publikation in überseeischen Zeitungen zu empfehlen[73]).

§ 56. Bei der Verteilung der Masse wird die Rangordnung (classement) der Pfandrechte nach der *lex fori* festgestellt, da in dieser Beziehung keines der verschiedenen Rechte, aus denen dieselben ihre Entstehung ableiten, Anspruch auf vorzugsweise Geltung hat, vgl. für Deutschland O.A.G. Lübeck Kier: III S. 305, O.L.G. Hamburg Urteil vom 9. April 1880 Hans. XII Nr. 173 und vom 30. Januar 1894 Hans. XV Nr. 32; Reichsgericht $\frac{\text{24. Oktober}}{\text{25. November}}$ 1890 Bolze XI Nr. 10; v. Bar II §§ 321, 485 (vgl. Bolze V Nr. 23); für Grofsbritannien und Nordamerika: Story §§ 323, 423b, Phillimore § 731, Foote S. 513, 575; Belgien: Jacobs Nr. 56 S. 79. Der Kongrefs zu Brüssel (1888), ebenso das *Institut de droit International* (Lausanne 1888) empfehlen auch hier das Recht der Flagge des Schiffes[74]). Es mufs die Annahme dieses Grundsatzes aus den oben (sub II und III) entwickelten Gründen abgelehnt werden. Nur die Priorität der eingetragenen Schiffshypotheken unter einander bestimmt sich nach dem Gesetz des Registers, also der Flagge. Die Entstehung der einzelnen dinglichen Rechte ist nach den unter II und III entwickelten Grundsätzen zu

73) Vor einigen Jahren wurde in Stettin ein deutscher Dampfer subhastiert, der zwischen Newyork und Stettin Reisen gemacht hatte. Eine Publikation der Versteigerung und des Aufgebots der Gläubiger in Newyork erfolgte nicht. Ein Engländer erstand das Schiff und liefs es unter anderm Namen unter seiner Flagge fahren. Trotzdem wurde es in Newyork wegen früherer Schiffsschulden arrestiert, die in Stettin sich nicht auf das Aufgebot gemeldet hatten, die Zahlung mufste geleistet werden. Dafs im übrigen gerichtliche Versteigerungen seitens eines zuständigen ausländischen Gerichts die Pfandrechte aufheben, wird in England und Nordamerika anerkannt, vgl. Abbott S. 878, 879, Westlake-Holtzendorff § 139.

74) Beistimmend Portugal Art. 488, Urteil des Gerichts zu Kopenhagen 21. August 1889 R. I. D. m. 1891/92 S. 589, Bezirksgericht des Südens zu Newyork 29. Juni 1887 R. I. D. m. 1887/88 S. 367, Lyon-Caën Nr. 1789b, der aber keine zustimmende französische Entscheidung citieren kann.

beurteilen. Jedoch ist zu bemerken, dafs die fortdauernde Geltung derselben und deren Teilnahme bei der Liquidation der Masse dann abzulehnen ist, wenn die *lex fori*, welche in diesem Fall auch letzte *lex rei sitae* ist, da das Schiff in der Gewalt des Teilungsrichters sich befindet, die Anerkennung solcher dinglicher Rechte in Konkurrenz mit dinglichen Rechten Dritter, also die Fortdauer derselben ausschliefst, vgl. v. Bar I S. 612, 614, 655[75]). Demnach ist einer nicht eingetragenen englischen *mortgage* am Schiff bei uns Anerkennung zu versagen, weil bei uns ein vertragsmäfsiges Pfandrecht am Schiff ohne Besitz und Eintragung nicht anerkannt wird. Hat aber der englische nicht eingetragene *mortgagee* thatsächlich, nicht nur symbolisch (*constructively*) Besitz von dem Schiff ergriffen, so hat er — so lange noch ein Faustpfand am Schiff bei uns anerkannt ist (also bis zum Inkrafttreten des B.G.B. vgl. § 1260 B.G.B.) — von der Besitzergreifung an ein auch bei uns wirksames Pfandrecht (vgl. oben § 10 N. 6). Ebenso kann das französische *droit de suite* bei uns nicht anerkannt werden. Im Ausland dortigem Gesetz gemäfs begründete Schiffsgläubigerrechte, welche sich nicht unter die Kategorien des § 757 H.G.B. bringen lassen, rangieren hinter diesen letzteren, aber vor den Schiffshypotheken (Hans. XV S. 87).

§ 57. Nach den am Ort der Versteigerung geltenden Gesetzen bestimmt sich auch, was als Zubehör des Schiffes zur Schiffsmasse gehört. Die noch ausstehende Fracht nimmt aber eine selbständige Stellung ein. Sie ist an sich nicht Zubehör des Schiffes und auch keine körperliche Sache, die mit dem Schiff der *lex rei sitae* unterliegt. Wird nach dem Ortsrecht die Fracht mit dem Schiff beschlagnahmt und gleichzeitig mit dem Schiffserlös verteilt, so gelten doch in betreff der Entstehung der Ansprüche an die Fracht und deren Rangordnung andere Grundsätze wie bei dem Schiff selbst.

In betreff der Entstehung solcher Ansprüche siehe oben IV A § 28.

§ 58. Die Rangordnung der Pfandrechte an der Fracht wird nach denselben Gesetzen wie die der Pfandrechte am Schiff bestimmt (Hans. XV Nr. 32). Dagegen entscheidet über das Verhältnis von Cessionaren zu den Pfandrechten das Recht der Obligation (vgl. oben IV A § 28).

§ 59. Zu b. Bei der grofsen Haverei (***havarie grosse***) kann ein Konflikt der Gesetze zunächst in betreff der Zuständigkeit des zur Regulierung der Haverei zuständigen Gerichts vorkommen. In einem solchen Fall ist der Konflikt nach dem Recht der Flagge (vgl. oben II. 3) zu lösen, denn

---

75) Die Anerkennung wird nicht versagt, weil die fremden Rechte sittlich verwerflich sind, wie das O.L.G. Hamburg in dem citierten Urteil vom 30. Januar 1894 S. 94 annimmt, sondern weil (vgl. S. 74 sub b) ein Konflikt mit einem Verkehrsgesetz der letzten *lex rei sitae* vorliegt, das seinem Zweck nach alle Sachen betrifft, die in seinem Gebiet sich befinden.

die Regulierung wird von dem Reeder oder Schiffer beantragt, wobei er sich nur nach seinem Recht richten kann[76]).

Ebenso kann nur das Recht der Flagge (vgl. oben § 8) darüber entscheiden, unter welchen Modalitäten der Schiffer zum Seewurf schreiten durfte (ob z. B. eine vorgängige Beratung mit den Schiffsoffizieren oder anwesenden Vertretern der Ladung nötig war, vgl. Frankreich Art. 400, 410)[77]).

Dagegen ist es ein von allen seefahrenden Nationen anerkannter Grundsatz, dafs in Ermanglung eines entgegenstehenden Vertrages aller Beteiligten (Klauseln der Chartepartie binden die Inhaber der Konnossemente an sich nicht) aus dem Recht des hiernach für die Regulierung zuständigen Gerichts nicht nur das Verfahren, sondern auch die Entscheidung darüber zu entnehmen ist, welche einzelnen Schäden als *havarie grosse* zu betrachten und daher in Ansatz zu bringen sind, sowie nach welchen Modalitäten die Verteilung und Ausgleichung unter Schiff, Fracht und Ladung stattzufinden hat[78]).

Dies erstreckt sich aber nicht auf die aus den Frachtverträgen entstehenden Rechtsfragen; es ist nicht nach

---

76) Alle Rechte halten den Bestimmungsort für mafsgebend, wenn das Schiff denselben erreicht. Wenn das Schiff aber den Bestimmungsort nicht erreicht, so ist nach deutschem Recht die Dispache an dem Ort aufzumachen, wo sich Schiff und Ladung trennen, die Reise als solche endigt (Art. 729 H.G.B.), vgl. H.G.Z. VII Nr. 46. Ebenso Dänemark (Art. 213), Schweden, Norwegen. In Frankreich (Lyon-Caën Nr. 968, Marseille 20. Juni 1878), England (vgl. Lowndes, general average p. 256 ff.), Belgien (Jacobs Nr. 480) und anderen Ländern (vgl. Heck, Grofse Haverei S. 315 Nr. 18) ist auch in solchem Fall die Dispache am Bestimmungsort aufzumachen, wenn die Ladung mit einem anderen Schiff besonders für Rechnung des Verfrachters dorthin gesandt wird, vgl. auch Asser-Rivier Nr. 118. R.O.H.G. Bd. 17 S. 187.

77) So auch Jacobs Nr. 483, vgl. Heck, Grofse Haverei S. 516.

78) Für Deutschland vgl. Bem. zu Art. 729; R.O.H.G. Bd. VII S. 169, VIII S. 296 ff., Bd. 25 S. 2 ff.; Obergericht Hamburg 4. Oktober 1872 (H.G.Z. V Nr. 272), 18. Oktober 1878 (H.G.Z. XII Nr. 11), O.L.G. Hamburg 3. Februar 1882 (Hans. III Nr. 40), 30. Januar 1893 (Hans. XIV Nr. 101); Heck a. a. O. S. 517. Ferner: Voigt, Neues Archiv f. H.R. I S. 211, 214, 225, 232 f., 307, Westlake-Holtzendorff § 209; Lowndes a. a. O. p. 249 ff.; Foote p. 419 ff., 456; Parsons I p. 466; Arnould II S. 812 ff.; Phillimore § 828 Nr. 2; Desjardins Nr. 968; Govare: *„Traité des avaries communes et leur reglement“* Paris 1882 p. 184; Jacobs Nr. 483; Asser-Rivier Nr. 119. Auch die Kongresse von Brüssel und Antwerpen (oben N. 1) haben an diesem Princip festgehalten und Anträge, das Recht der Flagge an die Stelle zu setzen, abgelehnt, ebenso das neue portugiesische H.G.B. Art. 650. Dagegen verteidigen Lyon-Caën Nr. 983 und v. Bar II § 331 das Recht der Flagge (vgl. auch Courcy, Questions mar. I p. 232 ff.), welches aber bisher in die Praxis keinen Eingang gefunden hat, auch nicht in England, wie v. Bar l. c. annimmt. Überwiegende praktische Gründe sprechen auch für die Beibehaltung des bisherigen Princips; die daraus entstehenden Schäden würden am besten durch ein internationales Haverei-Reglement beseitigt, welches man in der Praxis durch Vereinbarung bestimmter Regeln zu ersetzen sucht (z. B. die *York and Antwerp Rules*), die aber natürlich die Zustimmung aller Beteiligten erfordert.

dem Recht des Dispacheorts zu beurteilen, ob dem Schiff volle Fracht, Distanzfracht oder keine Fracht gebührt. Diese Fragen sind nach dem Gesetz zu entscheiden, welches den Frachtvertrag beherrscht und, soweit danach ein Verlust festgestellt wird, ist derselbe bei Aufmachung der Dispache als Faktor mit zu berücksichtigen[79]).

In den neueren Konsularverträgen ist mehrfach mit fremden Staaten vereinbart, dafs, wenn nicht Verabredungen zwischen den Reedern, Befrachtern und Versicherern entgegenstehen, die Havereien von dem Landeskonsul des betreffenden Schiffes zu regeln seien, jedoch wird dies — abgesehen von einer allseitigen Vereinbarung — nur dann gestattet, wenn nicht Angehörige des eigenen Staates (Costa Rica 1875, Guatemala 1887, Honduras 1887, Salvador 1889) oder Angehörige des eigenen, beziehentlich dritter Staaten (Italien 1868, Spanien 1870, Vereinigte Staaten von Nordamerika 1871, Rufsland 1874, Griechenland 1882, Brasilien 1882, Japan 1896) mit beteiligt sind. In dem deutschen Gesetz vom 8. November 1867 über die Konsulate ist (§ 36) dem entsprechend den Konsuln gestattet, „auf Antrag des Schiffsführers die Dispache aufzumachen". Da den Konsuln eine Gerichtsbarkeit in diesen Gebieten nicht zusteht und die Dispache auch nicht die Kraft eines Urteils hat, so kann diesen Bestimmungen bezüglich der Frage, welches Recht im Streitfall anzuwenden sei, keine Bedeutung beigelegt werden[80]).

§ 60. D. Die *lex fori* bleibt endlich als subsidiäres Recht dann anwendbar, wenn sich aus der Natur der zu beurteilenden Rechtsverhältnisse die Anwendung eines anderen Rechts nicht ergiebt, wie z. B. in gewissen Fällen der Bergung auf hoher See und bei den Schiffskollisionen auf hoher See (vgl. oben §§ 41 und 51).

---

79) Vgl. hierüber die in der vorigen Note citierten Entscheidungen.

80) Lewis (2. Aufl. Art. 731 Anm. 2) folgert, dafs bei den von den deutschen Konsuln aufzumachenden Dispachen deutsches Recht anzuwenden sei. Auch Jacobs Nr. 483 nimmt an, dafs belgisches Recht anzuwenden sei, wenn sämtliche Interessenten Belgier seien und sich an ihren Konsul wenden. In der That tritt aber der Konsul, der auf einseitigen Antrag des Schiffsführers thätig wird, nur an Stelle der sonst von dem Ortsgericht zu ernennenden Experten. Macht er, wie anzunehmen, die Dispache nach dem Recht des Landes, welches er vertritt, auf, so können die Beteiligten im Prozefs — sei es vor den dortigen (vgl. Lyon-Caën Nr. 971) oder den heimischen Gerichten — ausführen, dafs das Recht des Dispacheorts anzuwenden sei, wenn sie nicht die Anwendung jenes Rechts vereinbart hatten. Wenn sämtliche Beteiligte, ohne einen die Anwendung eines anderen Rechts fordernden Vorbehalt, der Aufmachung durch den Landeskonsul des Schiffes zugestimmt haben, wird man aber als gewollt ansehen können, dafs dieselbe seinem Landesrecht gemäfs geschehe (vgl. Heck, Haverei § 50 Anm. 4).

Fünftes Buch[1])

des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs.

Vom Seehandel.

Erster Titel.

Allgemeine Bestimmungen.

Übersicht.

Das V. Buch des Handelsgesetzbuchs bezieht sich nur auf Seeschiffe und der Regel nach (vgl. Bem. I zu den Art. 432—438) nur auf solche Seeschiffe, welche dem Erwerb durch die Seefahrt dienen. Welche Schiffe dazu gehören, ist in Bem. III zu den Art. 432—438 erörtert. Über deren Zubehör s. Art. 443.

Der I. Titel enthält, obwohl er die Überschrift „Allgemeine Bestimmungen" führt, keineswegs sämtliche für die Seerechtsverhältnisse in Betracht kommende Grundbegriffe des Rechts. Es hängt dies mit dem Charakter des H.G.B. überhaupt zusammen, welches hinsichtlich der Grundlagen der von ihm normierten Rechtsinstitute auf das allgemeine bürgerliche Recht verweist.

In dem ersten Titel und dem Kommentar zu demselben werden folgende Materien behandelt:

1. Die Schiffsregister (Art. 432 bis 438, jetzt durch neuere Gesetze ersetzt und ergänzt, die in den Bemerkungen zu Art. 432 bis 438 unter II zusammengestellt sind). Die Bedeutung der Schiffsregister ist eine zwiefache; a. eine öffentlich-rechtliche: sie verzeichnen die Schiffe deutscher Nationalität,

---

1) In dem neuen Handelsgesetzbuch ist dieses, das Seerecht enthaltende Buch das vierte Buch, da die Materien, welche nach dem jetzt geltenden H.G.B. im dritten Buch behandelt sind, im neuen teils dem zweiten Buch einverleibt, teils verschwunden sind. Es sind in dem folgenden Kommentar bei den einzelnen Artikeln die entsprechenden Paragraphen des neuen H.G.B., sowie dessen — wenig zahlreiche — Abweichungen von dem bisherigen Text angegeben und besprochen. In der Vorrede sind diese Abweichungen zusammengestellt.



die des Schutzes deutscher Flagge geniefsen und durch das über die Eintragung ausgestellte Certifikat wird hierüber für jedes Schiff ein Ausweis gegeben, b. eine privatrechtliche: sie geben bis zu einem gewissen Mafs Ausweis über Eigentum der Schiffe (*prima facie* Beweis; Inländer, die sich absichtlich als Eigentümer an Stelle eines ausländischen wahren Eigentümers eintragen lassen, gelten gutgläubigen Dritten gegenüber als solche; wer den Inhalt des Registers ignoriert, gilt nicht als gutgläubig) und vermitteln die Belastung der Schiffe durch vertragsmäfsige Pfandrechte, die durch Eintragung entstehen und wenn eingetragen bei gutem Glauben der Regel nach Schutz geniefsen, vgl. hierüber Bem. Nr. IV zu den Art. 432—438, Bem. Nr. 8 zu Art. 439. Im Ausland ist die privatrechtliche Bedeutung der Schiffsregister teilweise eine noch weitergehende (Bem. Nr. VI zu Art. 432—438). — Die Einzelheiten in betreff der Registrierung sind in den Bemerkungen zu den einzelnen Paragraphen des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 und dessen Anhängen — Bem. zu Art. 432—438 V — erörtert.

2. Über die Veräufserung der Schiffe sind in den Art. 439—443 Vorschriften vorhanden. Über die Form des obligatorischen Veräufserungsgeschäfts wird nichts bestimmt. Dagegen wird mit Rücksicht darauf, dafs Schiffe häufig veräufsert werden, wenn dieselben sich auf hoher See oder in fremden Häfen befinden, die Übertragung des Eigentums durch formlosen Vertrag (ohne Übergabe) gestattet. Die Eintragung in das Schiffsregister ist — abgesehen von der öffentlichrechtlichen Pflicht zur Anmeldung — nur zur Abwendung von Schäden nötig, welche dem Erwerber dadurch entstehen können, dafs dritte Personen in dem Glauben an das Register (vgl. Nr. 1) Rechte erwerben. Zu diesem Zweck kann der Erwerber eine beglaubigte Urkunde über die Veräufserung verlangen (Art. 440). — Schiffe sind bewegliche Sachen, sie werden nur in gewissen Beziehungen den Immobilien gleich geachtet. Bei Veräufserungen kommen die zum Schutz redlicher Erwerber beweglicher Sachen geltenden Vorschriften zur Anwendung (vgl. Art. 439 Bem. Nr. 8).

Über den Bau von Schiffen enthält das H.G.B. keine Vorschriften. Nur in Bremen besteht ein Register für Hypotheken an in Bau begriffenen Schiffen. Den Bau betreffende Rechtsverhältnisse sind in den Bem. Nr. 9 zu Art. 439 erörtert.

3. Der Begriff der Schiffsbesatzung, welcher für die Haftpflicht der Reeder (Art. 451) von Bedeutung ist, wird im Art. 445 festgestellt. Es gehören zu derselben nicht nur der Schiffer, die Schiffsmannschaft und die übrigen dauernd im Schiffsdienst angestellten Personen, sondern auch die nur vorübergehend in diesem Dienst beschäftigten Personen, welche freilich (vgl. § 3 Seem.-Ordg.) nicht der Disciplinargewalt des Schiffers unterstellt sind. Zu diesen letzteren sind nicht die Zwangslotsen, auch nicht die selbständigen Unternehmer, an

6*

welche das Schiff bestimmte Werke (wie z. B. Beladung, Entlöschung) verdingt, zu rechnen. In der Schleppschiffahrt entsteht die Frage, ob und in wie weit die Besatzung des Schleppers als ein Teil des geschleppten Schiffs anzusehen und wie weit eine Einheit des Schleppzuges anzunehmen ist, vgl. hierüber Bem. Nr. 2 zu Art. 443.

4. Die Arrestfreiheit zum Abgehen fertiger Schiffe und deren Ladung wird in Art. 446 erörtert.

5. Ferner wird noch eine Anzahl von Begriffen definiert, welche eine allgemeinere Bedeutung haben: Reparaturunfähigkeit (Art. 444), Heimatshafen (Art. 435 Nr. 3, 448), europäische und nicht europäische Häfen (Art. 447), endlich werden besondere Bestimmungen über Postschiffe vorbehalten (Art. 449).

Art. 432 *).

Für die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe, welchen das Recht, die Landesflagge zu führen, zusteht, ist ein Schiffsregister zu führen.

Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht desselben ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem Jeden gestattet.

Art. 433.

Die Eintragung in das Schiffsregister darf erst geschehen, nachdem das Recht, die Landesflagge zu führen, nachgewiesen ist.

Vor der Eintragung in das Schiffsregister darf das Recht, die Landesflagge zu führen, nicht ausgeübt werden.

Art. 434.

Die Landesgesetze bestimmen die Erfordernisse, von welchen das Recht eines Schiffs, die Landesflagge zu führen, abhängig ist.

Sie bestimmen die Behörden, welche das Schiffsregister zu führen haben.

Sie bestimmen, ob und unter welchen Voraussetzungen die Eintragung in das Schiffsregister für ein aus einem anderen Lande erworbenes Schiff vorläufig durch eine Konsulatsurkunde ersetzt werden kann.

Art. 435.

Die Eintragung in das Schiffsregister mufs enthalten:

1. *Die Thatsachen, welche das Recht des Schiffs, die Landesflagge zu führen, begründen;*

---

*) (Anm. d. Verlagshandlung). Um eine störende Verschiedenheit in der Rechtschreibung zu vermeiden, ist auch auf den Text der Gesetze die im übrigen angenommene sog. neue Rechtschreibung angewandt worden, obwohl der officielle Text dieser Gesetze und namentlich auch des neuen Handelsgesetzbuchs die alte Schreibweise beibehalten hat.



2. *die Thatsachen, welche zur Feststellung der Identität des Schiffs und seiner Eigentumsverhältnisse erforderlich sind;*
3. *den Hafen, von welchem aus mit dem Schiff die Seefahrt betrieben werden soll (Heimatshafen, Registerhafen).*

Über die Eintragung wird eine mit dem Inhalte derselben übereinstimmende Urkunde (Certifikat) ausgefertigt.

Art. 436.

Treten in den Thatsachen, welche in dem vorhergehenden Artikel bezeichnet sind, nach der Eintragung Veränderungen ein, so müssen dieselben in das Schiffsregister eingetragen und auf dem Certifikat vermerkt werden.

Im Fall das Schiff untergeht oder das Recht, die Landesflagge zu führen, verliert, ist das Schiff in dem Schiffsregister zu löschen und das erteilte Certifikat zurückzuliefern, sofern nicht glaubhaft bescheinigt wird, dafs es nicht zurückgeliefert werden könne.

Art. 437.

Die Landesgesetze bestimmen die Fristen, binnen welcher die Thatsachen anzuzeigen und nachzuweisen sind, welche eine Eintragung oder Löschung erforderlich machen, sowie die Strafen, welche für den Fall der Versäumung dieser Fristen oder der Nichtbefolgung der vorhergehenden Vorschriften verwirkt sind.

Art. 438.

Die Landesgesetze können bestimmen, dafs die Vorschriften der Art. 432—437 auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) keine Anwendung finden.

Die Artikel 432 bis 438 sind im neuen H.G.B. gestrichen.

I. Wie das Handelsrecht im engeren Sinne (H.G.B. B. I—IV) der Inbegriff der Normen ist, welche sich auf den Kaufmann — wenn auch nicht ausschliefslich, so doch vorzugsweise — beziehen, so enthält das Seerecht die Rechtssätze, welche sich um das Seeschiff gruppieren, das Schiff in irgend einer Weise zum Gegenstande und zur Grundlage haben. Da nun das H.G.B. den Begriff des Kaufmanns, wie es selbst ihn auffafst, angegeben hat, so hätte man erwarten können, dafs es auch die Kategorie von Schiffen näher bezeichnen würde, auf welche es die Bestimmungen des V. Buchs Anwendung finden lassen will. Eine derartige Erklärung enthielt der preufsische Entwurf des H.G.B. an der Spitze des Seerechts, indem er (im Art. 385) „nur solche Schiffe" „als Seeschiffe im Sinne dieses Gesetzbuchs" bezeichnete, „welche zur Beförderung von Personen oder Gütern über See dienen". Diese Definition wurde auf der Hamburger Konferenz als unrichtig bezeichnet, da sie eine ganze Anzahl von Schiffen, die entschieden zu den Seeschiffen gerechnet würden, wie z. B. Grönlandsfahrer,

Bugsierschiffe, hiervon ausschlösse (Prot. S. 1483 f., S. 3695). Man beschlofs daher in erster Lesung das Wörtchen „nur" zu streichen. Dies hatte jedoch keinen Sinn; denn korrekter Weise mufste man auch nach dieser Streichung dem angeführten Satz dieselbe Bedeutung, wie vorher beilegen. Wollte man aber dadurch, wie dies in der Konferenz ausgesprochen wurde (Prot. S. 1485), der Definition das Exklusive nehmen, so wurde dieselbe ganz bedeutungslos, so hörte sie eben auf, Definition zu sein. Denn dann besagte der Satz: zur Beförderung von Personen oder Gütern zur See dienende Schiffe gelten unbedingt als Seeschiffe; ebenso gut können aber auch irgend welchen anderen Zwecken dienende Schiffe dieselbe Qualität haben. In zweiter Lesung strich man die Definition (Prot. S. 3696). Dafür glaubte man die Schiffe näher bezeichnen zu müssen, für welche die über die Schiffsregister gegebenen Vorschriften mafsgebend sein sollten, und zwar als solche, die „zum Erwerb durch die Seefahrt" bestimmt sind (Prot. 3696). Indem nun aber das Gesetzbuch diese Begrenzung der Seeschiffe mit Rücksicht auf den Reeder gleichfalls zur Anwendung gebracht hat (Art. 450), ist damit gewissermafsen wieder eine Begriffsbestimmung für die Schiffe eingeführt, welche bei den Regeln des V. Buchs des H.G.B. in Frage stehen. Für die Seeschiffe, bei welchen diese Begriffsbestimmung des H.G.B. nicht Platz greift, sind die Grundsätze des bürgerlichen Rechts mafsgebend.

Jedoch ist anzunehmen, dafs die Vorschriften des H.G.B. über Bergung und Hülfeleistung (also nicht blofs die §§ 20 und 21 der Strandungsordnung), sowie Seeversicherung — in Ermangelung besonderer Abreden — auf alle Seeschiffe anzuwenden sind, auch wenn dieselben nicht dem Erwerb durch die Seefahrt dienen (vgl. Prot. S. 3694, 3695), wenigstens im Wege der Analogie, wenn man wegen der auf den „Seehandel" beschränkten Kompetenz der Hamburger Konferenz — der die Überschrift des V. Buchs entspricht — die direkte Anwendung ablehnen will (vgl. Prot. S. 3696). Es ist ferner anzunehmen, dafs die Regeln über den Frachtvertrag bei jedem Seefrachtvertrag gelten, auch wenn dazu ein Schiff verwandt wird, das sonst als Flufsschiff oder Lustschiff gilt und dafs in solchem Fall die damit eng zusammenhängenden Regeln über Pflichten und Rechte des Schiffers im Interesse eines Schutzes der Ladung, die aus der Gefahrengemeinschaft sich ergebende Befugnis zum Seewurf und somit die Regeln über grofse Haverei, endlich auch — mit derselben Beschränkung wie oben — die Vorschriften über Seeversicherung, Bergung und Hülfeleistung, dagegen nie die seerechtlichen Regeln über Haftung der Reeder und über Schiffsgläubigerrechte anzuwenden sind (vgl. Prot. S. 3694). Wird ein solches vorübergehend dem Erwerb durch die Seefahrt dienendes Schiff veräufsert, während es sich auf der Reise befindet, so kann das Eigentum in der erleichterten Form des Art. 439 (anders neues H.G.B. § 466) übertragen werden

(vgl. Bem. Nr. 5 zu Art. 439). Das Seestrafsenrecht findet endlich auf alle Schiffe Anwendung, welche die See befahren. Das Reichsgericht hat beiläufig (Entsch. Bd. 5 S. 91) ausgesprochen, dafs unter „Schiff" im Sinne des V. Buchs überall ein „Seeschiff" zu verstehen sei, was als Regel auch gewifs richtig ist.

Eine Erweiterung des Anwendungsgebiets des V. Buchs des H.G.B. hat das unten II (hinter § 1 des Ges. vom 25. Oktober 1867) abgedruckte Gesetz vom 15. April 1885 gebracht (vgl. hierüber unten S. 101 am Ende).

Das Einführungsgesetz zum neuen Handelsgesetzbuch will ferner (Art. 6) die Vorschriften der jetzigen Art. 439 und 440 (§§ 466, 467 des neuen H.G.B.) auf Veräufserungen von allen Seeschiffen, welche nicht zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt sind, sowie von Anteilen derselben ausdehnen, endlich auch (Art. 7) die Vorschriften der Art. 451, 452 Abs. 1 Nr. 3 (neues H.G.B. §§ 477, 478 Abs. 1 Nr. 3) über beschränkte Haftung der Schiffseigentümer (Reeder) für Verschulden der Schiffsbesatzung und der Art. 736—741 (neues H.G.B. §§ 726—731) über solche Haftung im Fall von Schiffskollisionen, auf Seeschiffe, welche nicht zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt sind, erstrecken. Letztere Änderung wird namentlich deshalb erheblich sein, weil dadurch eine Haftung des Staates mit allen dem Staat gehörenden Schiffen (Zollkuttern, Kriegsschiffen) für einen durch Verschulden ihrer Besatzungen angerichteten Schaden bedingt sein wird. Durch diese Erweiterungen verliert der Begriff der „Seeerwerbsschiffe" immer mehr an Bedeutung.

Eine analoge Ausdehnung der Vorschriften des Seerechts auf Flufs- und Stromschiffahrt hatte die Rechtsprechung stets abgelehnt, vgl. R.O.H.G. Entsch. Bd. 6 S. 396 ff., R.G. Entsch. Bd. 5 S. 92 — wodurch freilich die gewohnheitsrechtliche Anwendung gewisser Vorschriften auf die Flufsschiffahrt, wie z. B. der Grundsätze über Haverei auf die Rheinschiffahrt, vgl. Urteil des Reichsgerichts vom 3. Oktober 1896, Jur. Wochenschrift S. 610 nicht ausgeschlossen wurde. Eine Anwendung des Seerechts auf Binnenschiffe kann jetzt nicht mehr in Frage kommen, seitdem durch das Reichsgesetz, betreffend „die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt" vom 15. Juni 1895 — R.G. Bl. S. 301 ff. — die Rechtsverhältnisse dieser Schiffe besonders geregelt sind. Durch dieses Gesetz sind viele der bisherigen rechtlichen Unterschiede der Vorschriften über die rechtlichen Verhältnisse der Seeschiffe und der Binnenschiffe in Wegfall gekommen, namentlich in betreff der Haftung der Reeder für die Schäden, welche eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden zufügt (die Vorschriften der Art. 736—741 galten freilich nach den landesgesetzlichen Einführungsgesetzen überall mit Ausnahme der älteren Landesteile Preufsens auch für „Flufsschiffe", worunter richtiger Ansicht nach alle Flufsschiffe, nicht nur „Flufserwerbsschiffe" ver-

standen wurden vgl. Bem. 1 zu Art. 450), sowie in betreff der Beschränkung der Haftung in gewissen Fällen auf Schiff und Fracht. Nicht auf Binnenschiffe ausgedehnt sind die Vorschriften über Veräufserung des Schiffes (Art. 439 ff.), Arrestfreiheit (Art. 446), Reedereien, Bodmerei, Seeversicherung; auch sind manche andere Materien, z. B. die Bemessung des Berge- und Hülfslohns, die Befugnisse des Schiffers, Haftung des Schiffers, der zugleich Reeder (Schiffseigner) ist, Frachtgeschäft, Haverei u. s. w. in verschiedenen Beziehungen anders geregelt[1]).

II. Das H.G.B. hat nur Seeschiffe der einzelnen deutschen Staaten vor Augen, spricht infolgedessen nur von einer „Landesflagge", d. h. der Flagge eines einzelnen deutschen Staates. Es überläfst die Bestimmung über die Voraussetzungen der Nationalität den Landesgesetzen. Der auf der Hamburger Konferenz bereits angeregte Gedanke, eine deutsche Nationalität der Schiffer gesetzlich zu sanktionieren (Prot. S. 1480), ist jedoch durch die Deutsche Reichsverfassung und das Norddeutsche Bundesgesetz — jetzt deutsche Reichsgesetz — vom 25. Oktober 1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung

---

1) In England bezieht sich die *Merchant shipping act* von 1894 (wie die vorhergehenden) nicht nur auf Seeschiffe, sondern auf See- und Flufsschiffe, mit Ausnahme der Kriegsschiffe, soweit auf dieselben die Definition des Schiffs in Art. 742 (vgl. Text III 1) pafst. Es sind jedoch nach *sect. 3 eod.* von dem Registerzwang befreit (vgl. Text III 5): Schiffe von weniger als 15 tons, die nur auf den Flüssen oder an den Küsten von Grofsbritannien oder den britischen Besitzungen verkehren und aufserdem Schiffe von weniger als 30 tons ohne festes Deck, die nur an den Küsten Newfoundlands oder dessen Nähe, im Golf von St. Lawrence oder der diesem Golf benachbarten Küste von Canada verkehren. Für das Strafsenrecht im inneren Verkehr gelten besondere Regeln. In Nordamerika bestehen besondere Register für Schiffe, welche an Küsten und im Innern (*in the coasting and home trade*) verkehren, was damit zusammenhängt, dafs dieser Verkehr nur Inländern gestattet ist (vgl. Text III 5) und eine besondere Erlaubnis (*license*) erfordert. Die Eintragung in diese Binnenregister heifst *enrolement* im Gegensatz zur *registry* der *foreign going ships*. Das Binnenregister hat keine privatrechtliche Bedeutung. Im übrigen gelten (abgesehen von dem Strafsenrecht) für Binnenschiffe dieselben Gesetze wie für Seeschiffe (vgl. Desty §§ 20 ff., Parsons I p. 28 ff.). — Die Seegesetze der übrigen Länder beziehen sich der Regel nach nur auf Seeschiffe. Nur Holland (Art. 749 ff.) erstreckt die Vorschriften seines Seegesetzes in fast vollem Umfang auf die Binnenschiffahrt. Dagegen ist den fremden Seegesetzen die Beschränkung des Gesetzes auf Seeschiffe, die dem Erwerb durch die Seefahrt dienen, meistens fremd. So spricht der franz. *Code de commerce* Art. 107 von „*navires et autres bâtiments de mer*" (ebenso Belgien Art. 1). Auch die neuen drei skandinavischen Seegesetze sprechen nur von „Schiffen". Jedoch beschränkt Schweden (§ 2) die Pflicht zur Registrierung auf Seeerwerbsschiffe über 20 tons. Dagegen definiert der Gesetzentwurf des Kongresses zu Brüssel (1888) Art. 1 den Begriff der „*navires de mer*" wie folgt: „*les navires et autres bâtiments, jaugeant au moins 20 tonneaux, qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation*". Kriegs- und Staatsschiffe des öffentlichen Dienstes sind überall ausgeschlossen.

der Bundesflagge und sich an dieses anschliefsende spätere Gesetze sowie Verordnungen zur Ausführung gebracht, indem erstere anordnet:

Art. 54: „Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten bilden eine einheitliche Handelsmarine“,

Art. 55: „die Flagge der Handelsmarine ist schwarz-weifs-rot“ und letzteres die Bundesflagge in der durch die gleichzeitige Verordnung vom 25. Oktober 1867 festgestellten Form, welche jetzt nach der Verordnung vom 8. November 1892 als Reichsflagge „die deutsche Nationalflagge bildet“, zur ausschliefslichen Flagge der Kauffahrteischiffe der deutschen Bundesstaaten — jetzt des Deutschen Reichs — macht, auch die Voraussetzungen regelt, von denen das Recht zur Führung dieser Flagge und somit der Schutz deutscher Schiffe durch das Reich abhängig ist.

Das Gesetz vom 25. Oktober 1867 hat die materiellen Bestimmungen der Art. 432 bis 438 H.G.B. mit den sich hieraus ergebenden Modifikationen in sich aufgenommen. Landesgesetzliche Ergänzungen sind ohne besondere Vorschrift (vgl. auch § 19 Ges. 25. Oktober 1867) zulässig, auch nach 1. Januar 1900, falls nicht neue Reichsgesetze eingreifen (vgl. oben S. 9d). Die Artikel sind also antiquiert. Das neue H.G.B. bringt diese Sachlage durch Streichung der Art. 432 bis Art. 438 zum formellen Ausdruck (vgl. jedoch § 466 — Art. 439 — im Eingang und § 472 — Art. 448 — Abs. 1).

Art. 432 H.G.B. ist identisch mit § 1 Abs. 1 und § 4 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867, neu ist nur die Einschiebung der Bezeichnung „Kauffahrteischiffe“ in § 1 Abs. 1 auf Grund des citierten Art. 54 der Reichsverfassung, womit lediglich eine kürzere Bezeichnung der „dem Erwerb durch die Seefahrt“ dienenden Schiffe geschaffen werden sollte. Sonst pflegt man als „Kauffahrteischiffe“ alle nicht der Kriegsmarine angehörenden Schiffe zu verstehen (Wagner S. 151). Die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung von Schiffern, Steuerleuten und Maschinisten (vgl. Bem. zu Art. 478 und zur Seemannsordnung) beziehen sich auf „Kauffahrteischiffe“ in diesem Sinn und somit folgerichtig auch die Vorschriften des Gesetzes über Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877 (vgl. Bem. zu § 1 dieses Ges. hinter Art. 741 H.G.B.).

Art. 433 findet sich wieder im § 10, jedoch mit einem materiell ändernden Zusatz.

Art. 434 Abs. 1 und 3 sind ganz in Wegfall gekommen, da das Reichsgesetz nunmehr selbst reichsgesetzliche Bestimmungen in den §§ 2 und 16 einführt.

Art. 435 ist ersetzt durch § 6, welcher näher und genauer festsetzt, was einzutragen ist. Die Definition des Heimatshafens in Art. 435 Nr. 3 findet sich wieder in § 5 (vgl. neues H.G.B. § 472).

Art. 436 findet sich wieder in § 11.

Art. 437 ist in Wegfall gekommen, da diese Materie jetzt in § 12 reichsgesetzlich geregelt ist.

Art. 438 fand sich wieder in § 17 des Ges. vom 25. Oktober 1867, an dessen Stelle jetzt aber das Reichsgesetz vom 28. Juni 1873 getreten ist.

Für die Auslegung der hiernach materiell noch bestehenden Vorschriften der Art. 432—438 bleiben natürlich die Materialien des H.G.B. von derselben Bedeutung, wie früher.

Es ist aber bei dieser Sachlage vorgezogen, die gedachten Artikel nicht einzeln zu kommentieren, sondern nachstehend zunächst zusammenzustellen, was in betreff der Nationalität der Seeschiffe, des Flaggenrechts und der Schiffsregister zur Zeit in Deutschland geltendes Recht ist, woran sich dann die weiteren Erläuterungen anschliefsen. Dabei wird das Gesetz von 25. Oktober 1867 zu Grunde gelegt und bei dessen einzelnen Paragraphen dasjenige eingeschoben, was daran geändert oder zur Ergänzung eingeführt ist.

Reichsgesetz[2]), betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Reichsflagge vom 25. Oktober 1867.

§ 1.

Die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) der Bundesstaaten haben fortan als Nationalflagge ausschliefslich die Bundesflagge zu führen (Art. 54 und 55 der Bundesverfassung)[3]).

---

2) Ursprünglich Gesetz des Norddeutschen Bundes. Nach Art. 2 des Reichsges. vom 16. April 1871, betr. die Verfassung des Deutschen Reichs, sind aber die auf das ganze Reich ausgedehnten Gesetze des Norddeutschen Bundes „Reichsgesetze“ geworden. Nach demselben Gesetze sind: wo in den letzteren von dem Bunde und dessen Beziehungen die Rede ist, das Deutsche Reich und dessen Beziehungen zu verstehen.

3) Dazu hat der Bundesrat als Instruktion für die Registerbehörden in seinen „Vorschriften über die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe“ vom 13. November 1873 bestimmt:

§ 1. Als „Seefahrt“ im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 (B.G.Bl. S. 35) ist in den nachstehend aufgeführten Revieren die Fahrt aufserhalb der dabei bezeichneten Grenzen anzusehen:

1. bei Memel
aufserhalb der Mündung des Kurischen Haffs,
2. bei Pillau
aufserhalb des Pillauer Tiefs,
3. bei Neufahrwasser
aufserhalb der Mündung der Weichsel,
4. in der Putziger Wiek
aufserhalb Rewa und Heisternest,
5. bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde
aufserhalb der Mündungen der Dievenow und Swine, sowie aufserhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Ruden,
6. bei Rügen
östlich:
aufserhalb der Insel Ruden und dem Thiessower Höft,

Dazu a. Kaiserl. Verordnung betr. die Bundesflagge für Kauffahrteischiffe vom 25. Oktober 1867:

Die Bundesflagge, welche von den Kauffahrteischiffen der Bundesstaaten fortan als Nationalflagge ausschliefslich zu führen ist (§ 1 des G., betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge, vom heutigen Tage), bildet ein längliches Rechteck, bestehend aus drei gleich breiten horizontalen Streifen, von welchen der obere schwarz, der mittlere weifs und der untere rot ist. Das Verhältnis der Höhe der Flagge zur Länge ist wie zwei zu drei. Die Bundesflagge wird von den Schiffen am Heck oder am hinteren Maste — und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Topp oder im Want — geführt.

Ein besonderes Abzeichen in der Bundesflagge oder einen Wimpel zu führen, ähnlich demjenigeu der Kriegsmarine des Norddeutschen Bundes, ist den Kauffahrteischiffen nicht gestattet.

und kaiserl. Verordnung über die Führung der Reichsflagge vom 8. November 1892:

§ 1. Die Bundesflagge in der durch die Verordnung vom 25. Oktober 1867 festgestellten Form bildet die deutsche Nationalflagge.

b. Reichsgesetz vom 15. April 1885:

§ 1. Seefahrzeuge, welche für Rechnung entweder von auswärtigen Staaten oder von Angehörigen solcher Staaten im Inland erbaut worden, sind, so lange sie im ausschliefslichen Eigentum der im § 2 des Gesetzes, betr. die Nationalität

---

westlich:
aufserhalb Wittower Posthaus und der nördlichen Spitze von Hiddens-Oe, sowie aufserhalb des Bock bei Barhöft,

7. bei Wismar
aufserhalb Jackelbergs-Riff, Hannibal-Grund, Schweinskötel und Lieps, sowie aufserhalb Tarnewitz,

8. auf der Kieler Föhrde
aufserhalb Stein bei Labö und Bülk,

9. auf der Eckern Föhrde
aufserhalb Nienhof und Bocknis,

10. bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade
aufserhalb Birknakke und Kekenis-Leuchtturm, sowie aufserhalb Tundtoft-Nakke und Knudshoved,

11. bei Hadersleben
aufserhalb Raadhoved, Insel Aarö, Insel Linderum und Orbyhage,

12. bei Husum
aufserhalb Nordstrand,

13. auf der Eider
aufserhalb Vollerwiek und Hundeknoll

14. auf der Elbe
aufserhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Dieksand) und der Kugel-Bake bei Döse,

15. auf der Weser
aufserhalb Cappel und Langwarden,

16. auf der Jade
aufserhalb Langwarden und Schillingshörn,

17. auf der Ems
aufserhalb der westlichen Spitze der Westermarsch (Utlands-Hörn) und Ostpolder Siel.

§ 2. Zu den zum „Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffen“ im Sinne des § 1 des G. vom 25. Oktober 1867 (B.G.Bl. S. 35) gehören:

a. die zur grofsen Seefischerei bestimmten Schiffe und
b. die zum Schleppen anderer Schiffe bestimmten Fahrzeuge, welche Seefahrt betreiben.

der Kauffahrteischiffe etc., vom 25. Oktober 1867 (B.GBl. S. 35) bezeichneten Personen, Gesellschaften oder Genossenschaften sich befinden, befugt, die Reichsflagge als Nationalflagge zu führen.

Derartige Fahrzeuge unterliegen, wenn sie von dieser Befugnis Gebrauch machen, den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften.

§ 2. Die vorstehenden Bestimmungen finden auf deutsche Lustjachten, welche in die offene See gehen, gleichmäſsig Anwendung.

§ 2.

— mit der durch Reichsgesetz vom 23. Dezember 1888 mit Rücksicht auf die Genossenschaften veränderten Fassung:

Zur Führung der Bundesflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dann berechtigt, wenn sie in dem ausschlieſslichen Eigentum solcher Personen sich befinden, welchen das Bundesindigenat (Art. 3 der Bundesverfassung) zusteht.

Diesen Personen sind gleichzuachten solche juristische Personen, eingetragene Genossenschaften und Aktiengesellschaften, welche im Reichsgebiet ihren Sitz haben, sowie diejenigen Kommanditgesellschaften auf Aktien, welche im Reichsgebiet ihren Sitz haben, und deren persönlich haftende Gesellschafter sich sämtlich im Besitz der Reichsangehörigkeit befinden.

§ 3.

Für die zur Führung der Bundesflagge befugten Kauffahrteischiffe sind in den an der See belegenen Bundesstaaten Schiffsregister zu führen. Die Landesgesetze bestimmen die Behörden, welche das Schiffsregister zu führen haben.

Dazu: Reichsgesetz vom 28. Juni 1873, betr. die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe:

§ 1. Schiffe von nicht mehr als 50 Kubikmeter Bruttoraumgehalt sind zur Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, auch ohne Eintragung in das Schiffsregister und Erteilung des Certifikats befugt[4]*).*

§ 4.

Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht desselben ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem Jeden gestattet.

---

4) Dazu sind von den N. 3 erwähnten Vorschriften zu vergleichen:

§ 3. „Fünfzig Kubikmeter Bruttoraumgehalt" im Sinne des § 1 des G. vom 28. Juni 1873 (R.G.Bl. S. 184) ist zu rechnen:

a. bei Segelschiffen gleich 22 Tonnen zu 1000 Kilogramm;

b. bei Dampfschiffen gleich 15 Tonnen zu 1000 Kilogramm derjenigen Tragfähigkeit, welche in den vor dem 1. Januar 1873 für deutsche Schiffe ausgefertigten deutschen Meſsbriefen aufgeführt ist.

§ 5.

Ein Schiff kann nur in das Schiffsregister desjenigen Hafens eingetragen werden, von welchem aus die Seefahrt mit ihm betrieben werden soll. (Heimatshafen, Registerhafen).

§ 6.

— mit der durch Reichsgesetz vom 23. Dezember 1888 mit Rücksicht auf die Genossenschaften veränderten Fassung —

Die Eintragung des Schiffs in das Schiffsregister mufs enthalten:

1. *den Namen und die Gattung des Schiffs (ob Barke, Brigg u. s. w.);*
2. *seine Gröfse und die nach der Gröfse berechnete Tragfähigkeit;*
3. *die Zeit und den Ort seiner Erbauung, oder, wenn es die Flagge eines nicht zum Deutschen Reich gehörenden Landes geführt hat, den Thatumstand, wodurch es das Recht, die Bundesflagge zu führen, erlangt hat, und aufserdem, wenn thunlich, die Zeit und den Ort der Erbauung;*
4. *den Heimatshafen;*
5. *den Namen und die nähere Bezeichnung des Reeders, oder, wenn eine Reederei besteht, den Namen und die nähere Bezeichnung aller Mitreeder und die Gröfse der Schiffspart eines Jeden. Ist eine juristische Person Reeder oder Mitreeder, so ist der Ort, an welchem dieselbe ihren Sitz hat, einzutragen. Ist eine eingetragene Genossenschaft oder eine Handelsgesellschaft Reeder oder Mitreeder, so ist aufser dem Orte, an welchem die Genossenschaft oder Gesellschaft ihren Sitz hat, auch die Firma und, wenn die Gesellschaft nicht eine Aktiengesellschaft ist, der Name und die nähere Bezeichnung aller die Handelsgesellschaft bildenden Gesellschafter einzutragen; bei der Kommanditgesellschaft auf Aktien genügt statt der Eintragung aller Gesellschafter die Eintragung aller persönlich haftenden Gesellschafter;*
6. *den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Schiffs oder der einzelnen Schiffsparten beruht;*
7. *die Nationalität des Reeders oder der Mitreeder;*
8. *den Tag der Eintragung des Schiffs.*

Ein jedes Schiff wird in das Schiffsregister unter einer besonderen Ordnungsnummer eingetragen.

Dazu Gesetz vom 28. Juni 1873 betr. die Registrierung u. s. w.

§ 2. Die Änderung des Namens eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffs soll nur aus ganz besonders dringenden Gründen gestattet werden. Sie bedarf der Genehmigung des Reichkanzleramts.

§ 3. Jedes in das Schiffsregister eingetragene Schiff mufs
1. *seinen Namen auf jeder Seite des Bugs und*
2. *seinen Namen und den Namen des Heimatshafens am Heck an den festen Teilen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen.*

§ 4. Im Falle einer Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften des § 3 hat der Führer des Schiffs Geldstrafe bis zu einhundertundfünfzig Mark oder Haft verwirkt[5]).

§ 7.

Die Eintragung des Schiffs in das Schiffsregister darf erst geschehen, nachdem das Recht desselben die Bundesflagge zu führen und alle in dem § 6 bezeichneten Thatsachen glaubhaft nachgewiesen sind.

§ 8.

Über die Eintragung in das Schiffsregister wird von der Registerbehörde eine mit dem Inhalt der Eintragung übereinstimmende Urkunde (Certifikat) ausgefertigt.

Das Certifikat mufs aufserdem bezeugen, dafs die nach § 7 erforderlichen Nachweisungen geführt sind, sowie dafs das Schiff zur Führung der Bundesflagge befugt sei.

§ 9.

Durch das Certifikat wird das Recht des Schiffs, die Bundesflagge zu führen, nachgewiesen.

Zum Nachweis dieses Rechts ist insbesondere ein Seepafs nicht erforderlich.

§ 10.

Das Recht, die Bundesflagge zu führen, darf weder vor der Eintragung des Schiffs in das Schiffsregister noch vor der Ausfertigung des Certifikats ausgeübt werden.

---

5) Dazu sind von den in N. 3 erwähnten Vorschriften des Bundesrats vom 13. November 1873 mit Abänderungen vom 1. September 1892 §§ 4 und 5 zu vergleichen:

§ 4. Anträge auf Änderung von Namen der in das Schiffsregister eingetragenen Schiffe sind an die zuständigen Schiffsregisterbehörden zu richten, welche dieselben mit denjenigen Bemerkungen, zu denen die Anträge ihnen etwa Anlafs geben, dem Reichskanzleramte vorzulegen haben.

§ 5. Die nach § 3 des G. vom 28. Juni 1873 (R.G.Bl. S. 184) von den Schiffen zu führenden Namen sind hell auf dunklem Grunde in lateinischer Druckschrift, von solcher Gröfse anzubringen, dafs
1. *die Höhe der kleinsten Buchstaben mindestens 10 Centimeter und*
2. *die Breite der die Buchstaben bildenden Grundstriche mindestens 1/6 der Höhe der Buchstaben beträgt.*

§ 11.

Treten in den Thatsachen, welche in dem § 6 bezeichnet sind, nach der Eintragung Veränderungen ein, so müssen dieselben in das Schiffsregister eingetragen und auf dem Certifikate vermerkt werden.

Im Fall das Schiff untergeht oder das Recht, die Bundesflagge zu führen, verliert, ist das Schiff in dem Schiffsregister zu löschen und das erteilte Certifikat zurückzuliefern, sofern nicht glaubhaft bescheinigt wird, dafs es nicht zurückgeliefert werden könne.

§ 12.

— mit der durch Reichsgesetz vom 23. Dezember 1888 mit Rücksicht auf die Genossenschaften veränderten Fassung. —

Die Thatsachen, welche gemäfs § 11 eine Eintragung oder die Löschung im Schiffsregister erforderlich machen, sind von dem Reeder binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem er von ihnen Kenntnis erlangt hat, der Registerbehörde zum Zwecke der Verfolgung der Vorschriften des § 11 anzuzeigen und glaubhaft nachzuweisen, betreffenden Falls unter Zurücklieferung des Certifikats.

Die Verpflichtung zu der Anzeige und Nachweisung liegt ob:

1. *wenn eine Reederei besteht, allen Mitreedern;*
2. *wenn eine juristische Person, eine eingetragene Genossenschaft, eine Aktiengesellschaft Reeder oder Mitreeder ist, für dieselbe allen Mitgliedern des Vorstandes;*
3. *wenn eine andere Handelsgesellschaft Reeder oder Mitreeder ist, für dieselbe allen persönlich haftenden Gesellschaftern;*
4. *wenn die Veränderung in einem Eigentumswechsel besteht, wodurch das Recht des Schiffs, die Bundesflagge zu führen, nicht berührt wird, dem neuen Erwerber des Schiffs oder der Schiffspart.*

§ 13.

Wenn ein Schiff, welches gemäfs der Bestimmung des § 2 zur Führung der Bundesflagge nicht berechtigt ist, unter der Bundesflagge fährt, so hat der Führer des Schiffs Geldbufse bis zu fünfhundert Thalern oder Gefängnisstrafe bis zu sechs Monaten verwirkt; auch kann auf Konfiskation des Schiffs erkannt werden.

§ 14.

Wenn ein Schiff, welches gemäfs § 10 sich der Führung der Bundesflagge enthalten mufs, weil die Eintragung in das Schiffsregister oder die Ausfertigung des Schiffscertifikats noch nicht erfolgt ist, unter der Bundesflagge fährt, so hat der Führer des Schiffs Geldbufse bis zu einhundert Thalern oder verhältnismäfsige Gefängnisstrafe verwirkt, sofern er nicht nachweist, dafs der unbefugte Gebrauch der Bundesflagge ohne sein Verschulden geschehen sei.

§ 15.

Die im § 14 angedrohte Strafe hat auch derjenige verwirkt, welcher eine nach den Bestimmungen des § 12 ihm obliegende Verpflichtung binnen der sechswöchentlichen Frist nicht erfüllt, sofern er nicht beweist, dafs er ohne sein Verschulden aufser stande gewesen sei, dieselbe zu erfüllen. Die Strafe tritt nicht ein, wenn vor Ablauf der Frist die Verpflichtung von einem Mitverpflichteten erfüllt ist. Die Strafe wird gegen denjenigen verdoppelt, welcher die Verpflichtung auch binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem das ihn verurteilende Erkenntnis rechtskräftig geworden ist, zu erfüllen versäumt.

§ 16.

Wenn ein aufserhalb des Bundesgebiets befindliches fremdes Schiff durch den Übergang in das Eigentum einer Person, welcher das Bundesindigenat zusteht, das Recht, die Bundesflagge zu führen, erlangt, so können die Eintragung in das Schiffsregister und das Certifikat durch ein von dem Bundeskonsul, in dessen Bezirk das Schiff zur Zeit des Eigentumsüberganges sich befindet, über dessen Erwerb des Rechts, die Bundesflagge zu führen, erteiltes Attest, jedoch nur für die Dauer eines Jahres seit dem Tage der Ausstellung des Attestes und über dieses Jahr hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise, ersetzt werden. So lange Landeskonsulate noch bestehen, ist zur Ausstellung des Attestes auch der Konsul des Bundesstaates befugt, welchem der Erwerber angehört und in Ermangelung eines solchen Konsuls, sowie in Ermangelung eines Bundeskonsuls, der Konsul eines anderen Bundesstaates (Art. 56 der Bundesverfassung).

§ 17 ist durch das Gesetz vom 28. Juni 1873 weggefallen, die weiteren Paragraphen enthalten nur Übergangsbestimmungen und Vorbehalte für landesgesetzliche Bestimmungen, die dem Reichsgesetz nicht widersprechen (§ 19).

III. Bei Feststellung des Begriffs eines Seeschiffs und eines Seeerwerbsschiffs (Kauffahrteischiffs) im Sinne des H.G B. und des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 entsteht:

1. Die Frage: was ist ein Schiff? Das H.G.B. giebt keine Antwort, überläfst dieselbe also den Anschauungen des Verkehrs. Das englische Recht sect. 742 der *Merchant shipping act* von 1894 definiert: „Schiff ist ein jedes Fahrzeug, das zur Schiffahrt benutzt und nicht durch Ruder fort bewegt wird." Ein festes Deck wird also nicht gefordert. Auf Grund dieser Definition hat der *court of appeal* in dem Fall „*The Mac*" (Aspinall, Mar. Cases IV p. 555 vgl. Abbott S. 912 N. a) einen Bagger, welcher aus eigner Kraft sich nicht fortbewegen konnte, also eines Schleppschiffs bedurfte, für ein „Schiff" erklärt, da das Schleppen allein nicht genüge, vielmehr ein Steuerruder und Mannschaft an Bord zur Bedienung nötig seien. Der Gerichtshof erwog dabei, dafs dies zwar nicht mit dem „nautischen" Sinn, wohl aber mit dem gewöhnlichen Sinn des Wortes „Schiff" übereinstimme (vgl. hierzu die Ausführungen des *court of admiralty* und des *court of appeal* in dem neusten Fall „*The Whitton*" Aspinall VIII p. 86 u. p. 114). Ebenso erklärt das O.L.G. Hamburg (Hans. VIII Nr. 10) einen zu Fahrten von der Elbe nach der Weser benutzten, auf die Zugkraft eines Schleppdampfers angewiesenen Schleppkahn und (Hans. XIV Nr. 105) einen Bagger für ein „Schiff". Neuerdings hat auch das Reichsgericht in dem Urteil vom 7. November 1896 (Jur. Wochenschr. S. 705) ausgesprochen, dafs solche Fahrzeuge, welche von vornherein auf fremde Hülfe zur Fortbewegung (Schleppkraft) angewiesen seien, als Schiffe gelten können. Es scheint dabei nur das Gröfsenverhältnis als mafsgebend für eine Abgrenzung nach unten zu halten (vgl. Begr. des Binnenschiffahrtsgesetzes S. 36, wo nur Boote, Nachen, Gondeln und ähnliche kleine Fahrzeuge ausgenommen werden). Dem gegenüber ist zu betonen, dafs aufserdem jedenfalls mit der englischen Entscheidung eine gewisse Möglichkeit eigener Navigation, eine gewisse Selbständigkeit des Fahrzeugs gefordert werden mufs, welche in eigenem Steuerruder und besonderer Mannschaft in die Erscheinung tritt. Schiffsgefäfse, welche ohne eigenes Ruder und ohne eigene Mannschaft einem anderen Schiff angehängt werden und somit nur dazu bestimmt sind, von diesem aus fort bewegt und geleitet zu werden, sind höchstens Zubehör des letzteren. Ferner mufs das Schiff in der Form („*something hollowed out*" heifst es in der Entscheidung „*the Mac*") diesem Begriff entsprechen, offene Prähme und Flöfse sind nicht Schiffe. Endlich ist die Bestimmung zur Schiffahrt erforderlich: Pontons, Leucht-(Feuer-)Schiffe, Caissons (die bei Hafenbauten gefüllt versenkt werden sollen)

sind nicht „Schiffe" vgl. Aspinall VIII p. 114. Die Bagger entsprechen diesem Erfordernis, wenn sie zum Transport der ausgebaggerten Erde benutzt werden. Eine sehr gute Übersicht der verschiedenen Arten von Schiffen und deren Teilen mit Abbildungen giebt Dittmer, „Handbuch der Seeschiffahrtskunde", Leipzig, Weber 1894 S. 31 ff. Von Segelschiffen werden hier folgende Arten unterschieden und beschrieben: Vollschiff, Barkschiff, Schonerbark, Dreimastschoner, Brigg, Schoner, Schonerbrigg, Raaschoner, Gaffelschoner, Galeas, Schlup, Jacht, Kutter, Galliote, Kuff, Tjalk, Schmack, Ewer, Schnigge, Bojer, Jolle, Yawl, Lugger, Pünte und Mutte, Quatze.

2. Der Begriff „Seeschiff" setzt regelmäfsige Verwendung zur Seefahrt voraus, vgl. R.G.Entsch. Bd. XIII Nr. 22, Hans. XIII Nr. 3, XV Nr. 42 S. 123. In Ermangelung einer gesetzlichen Definition des Begriffes „Seefahrt" sind auch für diesen der Sprachgebrauch und die Anschauungen des Verkehrs, insbesondere der seemännischen Kreise, mafsgebend, vgl. R.G.Entsch. Bd. XIII S. 69 ff. Sicher ist danach, dafs sich dieser Begriff auf Fahrten in der See beschränkt und nicht auf Fahrten in Binnengewässern erstreckt, welche mit der See in unmittelbarer Berührung stehen und dieselbe mit dem Hafen verbinden[6]), z. B. auf der Elbe bis Hamburg, auf dem Haff und der Oder bis Stettin, sowie auf Fahrten in den Häfen selbst. Dies schliefst aber nicht aus, dafs die seerechtlichen Regeln auf die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe auch dann anzuwenden sind, wenn sie sich auf Binnengewässern dieser Art, welche die Seeschiffe zu befahren pflegen, einschliefslich der Häfen, befinden. Dies gilt selbst dann, wenn sich das Seeschiff ausnahmsweise in Ausübung eines auf diese Gewässer beschränkten Binnentransports, der dem Seerecht nicht unterliegt (z. B. von Hamburg nach Cuxhaven) befindet, in betreff aller mit der Befrachtung nicht zusammenhängenden Regeln des Seerechts, also nicht nur in betreff des Seestrafsenrechts (Verordnung vom 7. Januar 1880 und deren Ergänzungen), sowie der Vorschriften über Not- und Lotsensignale (Verordnung vom 14. August 1876)[7]), sondern auch z. B. in betreff der Vorschriften über Haftung der Reeder sowie über Bergung und Hülfeleistung in Seenot (Art. 742 ff. H.G.B.) — vgl. Kier: Samml. II S. 513, R.G.Entsch. V S. 91, Hans. IX Nr. 120, Hans. XIV

---

6) Auf dem Kongrefs zu Brüssel 1888 wurde hervorgehoben, dafs die Kassationshöfe zu Paris und Brüssel in diesem Sinne erkannt hätten, was für die Verhältnisse von Frankreich und Belgien auch passe, z. B. für die Schelde bis Antwerpen, die Seine bis Rouen. Anders liege die Sache bei gewissen Flufsgebieten Amerikas, z. B. dem unteren Teile des St. Lorenzstromes bis Quebeck, des Rio de la Plata bis Buenos-Ayres. Deshalb beschlofs der Kongrefs im Art. 1 seines Gesetzentwurfs den Zusatz: „*Certaines eaux interieures peuvent être complétement assimilés a la mer, même au point de vue de la détermination du navire de mer*" (vgl. Actes du congrès p. 186).

7) Diese Regeln und Vorschriften gelten auch für die in diesen Gewässern verkehrenden Flufsschiffe.

Nr. 52. — Jedoch kann ein Schiff nie dadurch ein Seeschiff werden, dafs es lediglich diese Binnengewässer befährt. — Es ist ferner auch nicht jede Fahrt auf den der See angehörigen Gebieten nach den Anschauungen des Verkehrs Seefahrt. Es finden sich an den Seeküsten tiefe Meereseinschnitte (Buchten, Föhrden oder Gewässer, welche durch die Nähe zerrissener Küsten des Festlandes, vorgelagerte Inseln oder durch die stärkere Einwirkung der Ebbe eine den Meereseinschnitten ähnliche Gestaltung erhalten [Watten]). Soweit die Fahrt auf solchen Gewässern auch mit Schiffen und Fahrzeugen, die sonst lediglich für den Flufsverkehr geeignet sind, möglich ist, wird die Fahrt auf denselben nach der Auffassung seemännischer Kreise nicht als Seefahrt angesehen. Dies hat den Bundesrat veranlafst, in seinen Vorschriften über die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 (§ 1) für die 17 Hafen- und Schiffahrtsreviere der deutschen Küste die Punkte anzugeben, wo die Seefahrt beginnt[8]). Diese Vorschriften können freilich nicht mit Lewis-Endemanns Handbuch Bd. IV S. 1 als eine authentische Interpretation des Begriffes „Seefahrt" angesehen werden, da eine solche dem Bundesrat nicht zusteht, sondern nur als eine Instruktion für den Registerrichter. Aber sie geben immerhin einen Anhalt für die Auffassung in seemännischen Kreisen, vgl. R.G.Entsch. Bd. XIII S. 71 ff.[9]).

3. Unter Erwerb durch die Seefahrt ist keineswegs nur der Erwerb durch Transport von fremden Gütern und Personen (wegen der Postschiffe siehe Art. 449), sondern auch jeder andere kaufmännische oder nichtkaufmännische Erwerb zu verstehen, dessen Gewinn wenigstens zum wesentlichen Teil als ein durch das Schiff und dessen Seefahrt erzielter zu betrachten ist, so der Erwerb des Kaufmanns, der eigene Waren in eigenem Schiff befördert, der Erwerb durch Schleppen (Bugsieren) von Schiffen auf See. Streitig sind folgende Fälle:

a. Die Seefischerei und Seejagd: In der Hamburger Konferenz wurde, wie bereits (oben I) bemerkt, geltend gemacht, dafs die Definition des Pr.Entw. („Schiffe, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern über See dienen") zu eng sei, weil dadurch z. B. die für den Walfischfang bestimmten Schiffe (Grönlandsfahrer) ausgeschlossen würden. Hieraus ergiebt sich, dafs allerdings Schiffe, welche nur die gewöhnliche kleine Seefischerei an der Küste betreiben, bei der das Fahrzeug als Gewinn bringender Erwerbsfaktor zurücktritt, nicht mit befafst werden sollten, wohl aber die grofsen Walfischfahrer. Demgemäfs nimmt das Reichs-

8) Abgedruckt oben S. 90 N. 3.

9) Der Ausdruck „Seefahrt" wird in anderen Gesetzen in einem weiteren Sinne gebraucht. So wird z. B. in dem Gesetz über die Unfallversicherung der Seeleute vom 13. Juli 1887 § 2 bestimmt, dafs „Seefahrt" im Sinne dieses Gesetzes auch die Fahrt auf den Buchten, Haffen und Watten der See mit befasse.

gericht (Entsch. XXXII S. 104) unter Berufung auf die Anschauungen vor dem H.G.B., wonach Südseefahrer und Grönlandsfahrer, die Walfischfang und Robbenschlag betrieben, zu den Kauffahrteischiffen gezählt wurden, an, dafs nicht nur diese, sondern auch die Schiffe, welche in der Nordsee grofse (Hochsee-)Fischerei betreiben (Fischdampfer) zu denselben zu rechnen seien. So auch die in N. 3 abgedruckten Vorschriften des Bundesrats über die Registrierung pp. § 2 Lewis-Endemanns Handbuch IV S. 18, Wagner, Handbuch S. 2, 151 (vgl. Jacobs, Droit mar. Belge I S. 18). Dieser Auffassung ist dem aufgestellten Princip gemäfs durchaus beizupflichten[10][11]) und dieselbe ist auch auf die Schiffe, welche grofse Heringsfischerei betreiben, auszudehnen. Die Pflicht zur Unfallversicherung der Seeleute ist auf beide Betriebe erstreckt, auf letztere bei Verwendung von Schiffen von mindestens 100 kbm, die den Fang an Bord zubereiten und zu mehrwöchentlichem Aufenthalt auf See ausgerüstet sind (vgl. die Einleitung S. 7 unter i erwähnten Bekanntmachungen). Diese Definition kann auch hier als Anhalt dienen. A. M. Schröder in Endemanns Handbuch IV S. 253 Anm. 27, Goldschmidt, Z. Bd. 32 S. 81 ff., Gareis und Fuchsberger N. 8 und 9 zu Art. 434, Mittelstein S. 8 N. 14, weil der Erwerb bei diesen Schiffen durch Occupation geschehe, also nicht durch Handelsgeschäfte vgl. dagegen R.G. cit. S. 109.

b. Schiffe, welche ausschliefslich zur Bergung und Hülfeleistung bestimmt sind, wollen Gareis und Fuchsberger N. 9 zu Art. 434 nicht zu den Kauffahrteischiffen rechnen, wenn sie nicht zu den Schleppschiffen gehören; Schröder (Goldschmidt Z. Bd. 32 S. 82) meint, dafs es sich hier nur um

---

10) Nach statistischen Notizen beschäftigte 1892 Holland in der Hochseefischerei 485 Fahrzeuge mit 6000 Mann Besatzung, Emden 20 Schiffe mit je 15 Mann Besatzung. Es liefen in Emden im Jahre 1892 103 Fahrzeuge von der Hochseefischerei mit 7182 Registertonnen und 1510 Mann Besatzung ein. Die Dampfer dienen nicht nur zum Fischfang, sondern ein Teil derselben pflegt auch lediglich den Transport der Fische von der hohen See nach dem Hafen zu vermitteln, um dieselben schneller zu Markt zu bringen. Jedenfalls ist das in diesen Schiffen angelegte Kapital und deren Thätigkeit so bedeutend, dafs ein grofser Teil des Gewinnes als Rente der Schiffe anzusehen ist.

11) Die Fischerei in der Nordsee aufserhalb der Küstengewässer (d. h. aufserhalb drei Seemeilen Entfernung von der Niedrigwassergrenze, binnen welchen Gebiets die Fischerei den Angehörigen jedes Staates ausschliefslich verbleibt) ist geregelt durch einen internationalen Vertrag vom 6. Mai 1882 (R.G.Bl. 1884 S. 25), dazu Ausf.Ges. vom 30. April 1884 (R.G.Bl. S. 48) und Erklärung vom 1. Februar 1889 (R.G.Bl. 1890 S. 5). Nach den Art. 5—11 des Vertrags mufs jedes Fischerfahrzeug in ein Register mit Unterscheidungsbuchstaben eingetragen werden und die Nummer des Registers in bestimmter Gröfse und an bestimmter Stelle tragen. Diese Vorschriften gelten nach den Ausf.Ges. auch für Seefischereifahrzeuge bei ihrem Aufenthalt in den Küstengewässern. Von den Fahrzeugen der Hochseefischerei sind diese Vorschriften also neben denen, welche für die Schiffe, die Erwerb durch die Seefahrt treiben, zu beachten.

gelegentliche gewinnbringende Unternehmuugen, aber „unmöglich“ um ein auf solche principiell gerichtetes Gewerbe handeln könne. Meistens mag freilich das gewöhnliche Bugsiergewerbe mit der gewerbsmäfsigen Bergung und Hülfeleistung verbunden sein. Sind aber Dampfer als Bergungsdampfer besonders konstruiert und ausgerüstet, um aus der Bergung und Hülfeleistung — namentlich auch dem Heben gesunkener Schiffe — ein ausschliefsliches Gewerbe zu machen,so fehlt es an jedem Grund, dieselben nicht zu den Seeerwerbsschiffen zu rechnen (vgl. auch Wagner, Handbuch S. 151 und die beiläufige Bemerkung des Reichsgerichts im Urteil vom 19. März 1894 Hans. XV. S. 251).

c. Lotsenschiffe, wenn sie gegen Entgelt gewerbsmäfsig dritten Schiffen Lotsendienste leisten: das Reichsgericht (Urteil vom 19. März 1894 Hans. XV Nr. 88) rechnet diese Schiffe, selbst wenn sie dem Staat gehören, zu den Seeerwerbsschiffen und spricht daher die Haftung des Staates als Reeder mit Schiff und Fracht für Schäden aus, welche durch Verschulden ihrer Besatzung verursacht werden, ebenso Wagner, Beiträge zum Seerecht S. 96, dagegen Schröder in Goldschmidt Zeitschr. Bd. 32 S. 82, Gareis und Fuchsberger N. 9a zu Art. 434, Lewis II Aufl. I S. 9 (dafs er in Endemanns Handb. IV S. 18 anderer Ansicht sei, behauptet Schaps S. 10 mit Unrecht), Seeamt Königsberg in S.A. II S. 558. Dafs auf diese Schiffe, wenn sie sich anderen Schiffen nähern wollen, um ihre Lotsendienste anzubieten, nicht die Vorschriften über das Ausweichen von Schiffen anzuwenden ist, steht natürlich nicht entgegen (vgl. Hans. XV Nr. 2, Nr. 88 Bem. zu Art. 736 ff.).

Dagegen fallen nicht unter Art. 432 Kriegsschiffe einschliefslich der Transportschiffe der Kaiserlichen Marine (so O.L.G. Kiel 23. April 1880, Busch Archiv Bd. 46 S. 303), alle dem öffentlichen Dienst gewidmeten Schiffe der Behörden, z. B. Zollkreuzer R.G.Entsch. Bd. 32 Nr. 37, Schiffe, welche von ihren Eigentümern nur zu wissenschaftlichen Zwecken oder zum Vergnügen, oder zu anderen nicht dem Erwerb dienenden Zwecken benutzt werden, solche Schiffe, welche wesentlich nur im Festliegen ihren Erwerb suchen, z. B. verankerte Hulks, schwimmende Restaurationen (Gareis und Fuchsberger N. 9c zu Art. 434), schwimmende Depots, wohl aber Leichterschiffe, welche zur Ableichterung auf der Reede und Transport in den Hafen, also auf See (vgl. jedoch oben Nr. 1) verwandt werden (*Actes du congrès de Bruxelles* 1888 S. 185, 186).

Eine ganz singuläre Erweiterung des Geltungsbereichs der Vorschriften über Kauffahrteischiffe (Seeerwerbsschiffe) enthält das Gesetz vom 15. April 1885 (s. oben S. 91). Nach Wortlaut und Motiven dieses Gesetzes (Reichstagsverhandlungen 1884/85 Anlagen Stück Nr. 258) kommen, wenn diese Schiffe die Eintragung wählen, auf alle ihre Rechtsverhältnisse — also nicht nur in öffentlichrechtlicher Beziehung — die gesamten Vorschriften

des V. Buchs des H.G.Bs. und der späteren für Kauffahrteischiffe erlassenen Gesetze zur Anwendung[11a]).

4. Wann gilt ein Schiff als zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt? In dieser Beziehung ist zunächst hervorzuheben, dafs das Gesetz gewerbsmäfsigen Erwerb durch die Seefahrt voraussetzt. Eine Lustjacht, welche auf einer ihrer Fahrten einem begegnenden Schiff Hülfsdienste leistet oder ausnahmsweise gegen Entgelt vermietet wird, ein Flufsschiff, welches nur gelegentlich im Sommer mit Passagieren nach Helgoland oder Rügen fährt, fällt noch nicht unter Art. 432 (vgl. Hans. XII Nr. 65, Entsch. des O.L.G. Hamburg vom 24. April 1891, bestätigt vom R.G. 25. November 1891, Hans. XIII Nr. 3, wo so in betreff eines Flufsdampfers entschieden wird, der in den Sommermonaten wiederholt Passagiere nach Helgoland gefahren hatte). Wird aber ein Flufsschiff regelmäfsig auch zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet, unterhält z. B. ein solches im Sommer regelmäfsige Fahrten von Hamburg nach Helgoland oder wird dasselbe regelmäfsig nebenbei zum Schleppen über See verwendet, so ist nicht etwa zu untersuchen, ob der Erwerb als Flufsschiff oder als Seeschiff vorwiegt, sondern das Schiff ist in solchem Fall als ein zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmtes Schiff anzusehen, weil das Gesetz nicht nur solche Schiffe treffen will, die stets, sondern auch solche, die nur zeitweilig zum gewerbsmäfsigen Erwerb durch die Seefahrt bestimmt sind (vgl. Bolze XIX. Nr. 31, Entsch. des Handelsgerichts zu Antwerpen vom 22. Januar 1886 *Journal Anvers* 1886 1, 116). Für die Frage, ob ein Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt ist, ist nicht entscheidend, ob dasselbe nach Bauart und Ausrüstung für die Seefahrt geeignet ist, sondern nur die Bestimmung des Eigentümers, beziehentlich die wirkliche Art der Verwendung (vgl. R.G. Bd. XIII S. 70). Auch ist nicht entscheidend die erfolgte Eintragung in das Schiffsregister der Seeschiffe. Ist ein Schiff aber von vornherein für die Seefahrt zu Erwerbszwecken gebaut, oder in das Register der Seeschiffe eingetragen, so ergiebt sich daraus eine starke Vermutung dafür, dafs das Schiff auch wirklich zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt ist, was übrigens meistens bei dem Antrag auf Eintragung positiv erklärt wird. Ein solches Schiff mufs schon, von dem Augenblick seiner Fertigstellung auf der Werft an, als für den Erwerb durch die Seefahrt bestimmt angesehen werden. Wird dagegen ein Schiff, welches bisher Flufsschiff war, zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt, so erhält dasselbe seine veränderte Bestimmung von dem Zeitpunkt an, den der Reeder gewählt hat. Dieser Zeitpunkt wird sich bald aus öffentlicher Ankündigung der Seefahrten des Schiffes, bald aus einer

---

11a) Jedoch kann dies nur von solchen Vorschriften gelten, deren Inhalt oder Grund nicht entgegensteht. So läfst sich die Arrestfreiheit (Art. 446 Abs. 1) wohl auf die im § 1, nicht wohl aber auf die im § 2 Ges. genannten Schiffe ausdehnen, vgl. Mittelstein, Böhm, Ztschr. II S. 262.

ausdrücklichen Erklärung des Reeders gegenüber der Registerbehörde bei Eintragung des Schiffs in das Seeschiffsregister ergeben, bald auch nur aus der thatsächlichen, dauernden Verwendung als Seeerwerbsschiff rückwärts festzustellen sein.

Von dem so fixierten Augenblick der Bestimmung des Schiffs zum Erwerb durch die Seefahrt, unterliegt dasselbe den Vorschriften des Seerechts, auch bevor das Schiff wirklich die See befährt. Es sind also z. B. Verträge mit Schiffer und Schiffsbesatzung, der Reeder unter einander, Verträge des Korrespondentreeders und des Schiffers über Ausrüstung des Schiffs, künftig zu erfüllende Frachtverträge, Schiffsunfälle im Hafen oder auf der Fahrt vom Hafen nach der See (z. B. von Hamburg nach Cuxhaven) lediglich nach Seerecht zu beurteilen, (vgl. Wagner, Handbuch I S. 150, 151, der in dieser Materie teilweise abweichender Ansicht ist, jedoch ohne genügende Begründung).

Das Schiff verliert seine Qualität als Seeerwerbsschiff nicht durch vorübergehendes Ruhen des Seeerwerbs, z. B. wenn es abgetakelt in Winterlage ruht (Jurist. Wochenschr. 1896 S. 705), wohl aber wenn der Reeder den Seeerwerb definitiv aufgiebt, z. B. ein altes Schiff zum Lagerschiff (Hulk) bestimmt, oder dasselbe dem Binnenverkehr widmet. Die bis dahin nach Seerecht erworbenen Rechte bleiben aber bestehen. — Die Dereliktion des Schiffs infolge von Seenot hat nicht dieselbe Wirkung. Wird das Schiff in noch schiffbarem oder reparaturfähigem Zustand geborgen, so ist es nach wie vor ein Seeerwerbsschiff. — Befährt ein Seeerwerbsschiff vorübergehend Binnengewässer, die nicht blofs die Häfen mit der See verbinden (oben bei N. 6), so bleibt es zwar ein Seeschiff, ist aber dem Seerecht nicht nur in betreff der Rechte und Pflichten, die mit der Befrachtung zusammenhängen, sondern auch in betreff der Vorschriften entzogen, welche Seefahrt voraussetzen, z. B. den Regeln des Seerechts über Schiffskollisionen, Seestrafsenrecht, Haftbarkeit der Reeder für aufserkontraktliches Verschulden, seerechtliche Havarieregulierung, Bodmerei, Seeversicherung, Bergung und Hülfeleistung. Dagegen bleiben die übrigen Vorschriften des Seerechts, z. B. über Registrierung, Reederei, Haftbarkeit der Reeder aus Kontrakten, Befugnis des Schiffers anwendbar (vgl. Art. 4 des Gesetzentwurfs des Kongresses zu Brüssel von 1888 *Actes* p. 412).

5. Mit Rücksicht auf einzelne Rechtssätze ist auch noch die Küstenschiffahrt (*cabotage*) hervorzuheben:

a. mit Rücksicht auf die den einheimischen Schiffen vorbehaltene einheimische Küstenfrachtfahrt: derartige Privilegien haben sich seit früherer Zeit erhalten in Frankreich (seit Gesetz vom 2. April 1889 auch für den Verkehr von Frankreich mit Algier), den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Spanien, Portugal und Rufsland. Für das Deutsche Reich ist ein solches eingeführt durch das Reichsgesetz vom 22. Mai 1881, welches in § 1 bestimmt: „*Das Recht, Güter in einem deutschen Seehafen*

zu laden und nach einem andern deutschen Seehafen zu befördern, um sie daselbst auszuladen (Küstenfrachtfahrt) steht ausschliefslich deutschen Schiffen zu". Zuwiderhandlungen werden mit Geldstrafe und Konfiskation bedroht. Bestehende Verträge über die Küstenfrachtfahrt werden aber aufrecht erhalten und künftige Einräumung dieses Rechtes durch Staatsverträge wie durch Kaiserliche Verordnung unter Zustimmung des Bundesrates vorbehalten. Durch Kaiserliche Verordnungen vom 29. Dezember 1881 resp. 1. August 1886 ist dem entsprechend dieses Recht den Schiffen von Belgien, Brasilien, Dänemark, Grofsbritannien, Italien (auch vertragsmäfsig), Schweden-Norwegen, Niederlande eingeräumt; das Gleiche gilt auf Grund noch bestehender völkerrechtlicher Verträge für die Schiffe von Österreich-Ungarn (1891), Rumänien (1893), Griechenland (1884) Italien (1891), Türkei (1890), Ägypten (1892), Siam (1862), Tonga (1876), Ecuador (1888), Guatemala (1887), Honduras (1887), Paraguay (1887), Mexico (1882), Columbien (1892), Zanzibar (1885), Japan (1896), meistens unter ausdrücklicher Bedingung der Reciprocität.

b. Im Interesse der Küstenschiffahrt, die meistens mit kleineren Schiffen betrieben wird, bestehen Erleichterungen in betreff der Pflicht zur Registrierung — Reichsgesetz vom 28. Juni 1873 § 1, oben S. 92 — der Journalführung — H.G.B. Art. 489 und die bei diesem Artikel citierten Landesgesetze — (vgl. auch H.G.B. Art. 567 und 710 Ziff. 1). Endlich wird für Küstenfahrt im Sinne der Vorschriften des Bundesrats vom 6. August 1887 ein geringeres Mafs von Kenntnissen für Schiffer und Steuerleute verlangt (vgl. Bem. zu Art. 478 H.G.B.)[12]).

IV. Obwohl das H.G.B. die Bestimmungen über die Voraussetzung der Nationalität den Landesgesetzen überliefs, gab es dennoch Vorschriften über Schiffsregister, welche hauptsächlich vom Standpunkt des öffentlichen Rechts aufgefafst wurden, insofern als dieselben die Grundlage für das Recht zur Führung der Landesflagge und das Hauptschiffspapier bilden sollten. Gleichwohl sollten dieselben aber nach den Erörterungen erster Lesung auch in privatrechtlicher Beziehung Bedeutung haben. Man nahm an, dafs die so geschaffenen Schiffsregister sich vorzugsweise eignen

---

12) Küstenschiffahrt (Küstenfahrt) in den Fällen sub b befafst nicht blofs die Schiffahrt an den einheimischen Küsten, sondern auch an anderen Küsten.

Das österreichische Recht unterscheidet kleine und grofse Küstenfahrt (Ges. über die Registrierung der Seehandelsschiffe vom 7. Mai 1879 § 5). Erstere ist auf das Adriatische Meer beschränkt (§ 6); letztere erstreckt sich aufserdem noch auf das Mittelländische, das Schwarze und Azowsche Meer, den Suezkanal und das Rote Meer (§ 7). Nur für erstere wird in jedem Hafen, für letztere und Schiffe weiterer Fahrt in Triest das Schiffsregister geführt. Ebenso das französische Recht. *Petit cabotage* ist Schiffahrt zwischen Häfen desselben Meeres, *grand cabotage* die zwischen Häfen verschiedener Meere (Desjardins I S. 94 f.). Davon verschieden ist die *bornage*, Frachtfahrt zwischen inländischen Seehäfen von nicht mehr als fünfzehn Seemeilen Entfernung.

würden, privatrechtliche Institutionen an dieselben anzulehnen und nach ihnen zu regeln. Das Register solle das Organ sein, durch welches man zu jeder Zeit erfahren könne, wer der Eigentümer eines jeden Schiffs und ob es ein nationales sei. Dabei blieb freilich zunächst die Frage offen, ob die Entscheidung des Registerbeamten, welcher das Eigentum eintrage, nur eine öffentlichrechtliche oder auch eine privatrechtliche Bedeutung haben solle (vgl. Prot. S. 1477, 1481, 1665—1668, 1705—1706). Unter der Motivierung, dafs das Register einen *prima facie* Beweis des Eigentums erbringe, wurde dann in erster Lesung folgende Bestimmung angenommen:

„Dritten gegenüber wird das Schiff, so lange der Beweis des Gegenteils nicht hergestellt ist, als das Eigentum derjenigen angesehen, die im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen erscheinen."

Weitergehende Anträge wurden abgelehnt (Prot. S. 1742—1750). Bei der zweiten Lesung (Prot. S. 3694—3705) wurde die in erster Lesung angenommene Bestimmung zwar wieder gestrichen „weil sie in ihrer jetzigen Fassung keinen praktischen Wert habe und in ihrer jetzigen Fassung nur geeignet sei, Täuschung statt der beabsichtigten teilweisen Rechtssicherheit herbeizuführen", die bei erster Lesung festgestellte principielle Bedeutung des Registers blieb aber unangetastet und in dritter Lesung (Prot. S. 4185) wurde der Satz „das Schiffsregister ist öffentlich, die Einsicht desselben ist . . . Jedem gestattet" angenommen, um den Schiffsgläubigern die Kenntnisnahme von Veräufserungen des Schiffs zu erleichtern (Art. 432 Abs. 2 jetzt § 4 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867). Das Reichsgesetz vom 25. Oktober 1867 hat an dem Charakter der Schiffsregister nichts geändert. Durch die Landesgesetze und jetzt auch durch das Bürgerliche Gesetzbuch für das Deutsche Reich ist den Schiffsregistern die weitere Bestimmung gegeben, dafs durch Eintragung in dieselben und die Certifikate Schiffspfandrechte geschaffen werden, worüber die Einzelheiten bei Art. 780 H.G.B. mitgeteilt werden, vgl. auch unten B. Es fragt sich nun, welche privatrechtliche Bedeutung unter diesen Umständen die deutschen Schiffsregister haben:

A. Das Eigentum eines Schiffs wird nach Art. 439 H.G.B. auch ohne Eintragung in das Register erworben. Es kann also auch der eingetragene Eigentümer Dritten gegenüber nicht unbedingt als solcher gelten, wenn er nicht der wahre Eigentümer ist. Da aber die Eintragung nicht ohne Prüfung erfolgt und das Register die Bedeutung haben soll, Dritte auch davon zu unterrichten, wer Eigentümer des Schiffs ist, und zu diesem Zweck offen gelegt wird, so ist allerdings anzunehmen, dafs durch das Register ein *prima facie* Beweis des Eigentums geführt werden kann, sowohl für den eingetragenen Eigentümer wie gegen denselben. Er gilt also als Eigentümer, bis er selbst oder ein Dritter

beweist, dafs er nicht Eigentümer sei. So auch Wagner, Handbuch S. 177; Mittelstein S. 192; Schaps S. 15. Urteil des O.L.G. Hamburg von 26. Februar 1886 in Hans. VII Nr. 28 (auch abegedruckt bei Seuffert, Arch. neue Folge XII Nr. 28), vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. VII S. 147, R.G.Entsch. Bd. I S. 297. Darauf beruht es auch, dafs bei Zwangsversteigerungen der Schiffe die Eintragung des Schuldners als Eigentümer des Schiffs im Register als ausreichend zur Glaubhaftmachung seines Eigentums (Eigenbesitzes) angesehen wird (vgl. Mot. zu § 164 des Preufs. Ges. vom 13. Juli 1883 und Mot. [S. 342] zu § 212 des ersten Entw. eines Gesetzes betr. die Vollstreckung in das unbewegliche Vermögen für das Deutsche Reich). — Es mufs aber auch ferner angenommen werden, dafs das Register nicht zu Täuschungen mifsbraucht werden darf. Wer sich absichtlich in die Register als Eigentümer eintragen läfst, ohne es zu sein, verliert das Recht, sein Eigentum Dritten gegenüber zu bestreiten. Dies gilt namentlich, wenn ein Inländer, um das Schiff unter deutsche Flagge zu bringen, sich als Eigentümer eines Schiffs oder eines Teils eines solchen eintragen läfst, obwohl die wahren Eigentümer Ausländer sind. Ist der Vertrag des Inländers mit seinen ausländischen Hintermännern ehrlich gemeint, so kann derselbe nur die Bedeutung haben, dafs in Wahrheit letztere ihm ihr Eigentum übertragen und sich mit obligatorischen Rechten begnügen (wie ein Urteil des O.A.G. Rostock vom 17. Dezember 1853 Seuffert, Arch. Bd. XI Nr. 169 in betreff der Eintragung in die Schiffspapiere angenommen hat, vgl. auch R.G. Entsch. VII S. 10 ff.). Ist der Vertrag aber nicht ehrlich gemeint, liegt also die Absicht vor, sich den Schutz der deutschen Flagge zu erschleichen und Dritte zu täuschen, so steht gutgläubigen Dritten bei Ansprüchen aus Verträgen die Einrede der Arglist zur Seite, wenn der Scheinreeder selbst einwendet, dafs er sich nur zum Schein habe eintragen lassen. Er mufs seine formelle Reederqualität insoweit dennoch gegen sich gelten lassen, woraus aber nicht zu folgern ist, dafs er andrerseits für sich — z. B. bei der Frage des Interesses im Fall einer Versicherung — die materiellen Rechte des Eigentümers geltend machen kann (vgl. R.G. a. a. O.)[12a]). Der entgegengesetzte Standpunkt von Lewis in der zweiten Auflage des Kommentars, dem sich Schaps S. 15 anschliefst, kann nicht auf-

---

12a) Im Verhältnis zum wahren Eigentümer haben solchen Falls gutgläubige Dritte nicht nur im Falle des Erwerbes und erlangter Übergabe von Schiff oder Schiffsparten die Rechte redlicher Erwerber (vgl. Art. 439 Bem. Nr. 8), sondern es mufs der wahre Eigentümer die formelle Eintragung des Anderen mindestens gegen sich als Vollmacht in Ansehung des Schiffsvermögens gelten lassen, welche gegenüber jedem Kraft hat, der den wahren Sachverhalt nicht kennt. Er mufs daher auch gegen den formellen Reeder erstrittene Erkenntnisse (auf Vollstreckung in das Schiffsvermögen) gelten lassen (vgl. § 85 Abs. 2, § 542 Nr. 4 C.P.O.), wenn nicht schon im Prozefs der wahre Eigentümer kundgegeben und dadurch die Fortsetzung des Prozesses gegen diesen ermöglicht wurde.

recht erhalten werden. Über die Bedeutung der Schiffsregister für den redlichen Glauben bei dem Eigentumserwerb, vgl. Bemerkungen zu Art. 439 Nr. 8.

B. Die landesgesetzlichen Schiffspfandrechte, soweit solche durch Eintragung in das Register entstehen, sind entweder so konstruiert, dafs rücksichtlich der Begründung von solchen dem Schiffsregister ein öffentlicher Glaube wie bei Grundstücken beigelegt wird, so dafs das Schiffsregister zum Hypothekenbuch wird oder so dafs der Eintragung in das Register dieselbe Wirkung beigelegt wird, wie der Übergabe einer beweglichen Sache zum Faustpfand.

1. Zu der ersten Kategorie gehören folgende Gesetze:

a. Bremen: Gesetz betreffend Verpfändung von Schiffen vom 15. Dezember 1887:

§ 2. Das vertragsmäfsige Pfandrecht entsteht... durch Eintragung ins Schiffsregister...

§ 3. Als Eigentümer eines Schiffs oder einer Schiffspart im Sinne dieses Gesetzes gilt derjenige, welcher als solcher im Schiffsregister eingetragen ist.

§ 5. Die Eintragung . . ., welche die Entstehung eines Pfandrechts bewirken soll, erfolgt auf Antrag des Eigentümers oder, im Falle dieser sich mit der Eintragung auf Antrag des Gläubigers in .... beglaubigter Urkunde einverstanden erklärt hat oder zur Vornahme derselben verurteilt ist, auf Antrag des Gläubigers.

§ 20. Wer Rechte aus Eintragungen .... geltend macht, wird in seinem aus dem Schiffsregister sich ergebenden Rechte geschützt, sofern ihm nicht nachgewiesen wird, dafs er sich bei Erwerb des geltend gemachten Rechtes in bösem Glauben befunden hat.

b. Hamburg: Gesetz betreffend die Verpfändung von Schiffen vom 27. April 1885:

§ 1. An den zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffen (Kauffahrteischiffen), welche in die hamburgischen Schiffsregister eingetragen sind .... entsteht durch die Eintragung der Summe in das Schiffsregister, für welche das Schiff nebst Zubehör verpfändet sein soll, ein vertragsmäfsiges Pfandrecht, welches, abgesehen von den Fällen des § 7 auch gegen den dritten Erwerber des Schiffs wirksam bleibt und welches im Konkurse des Reeders das Recht auf abgesonderte Befriedigung aus dem Pfande gewährt.

§ 3. Die Eintragung erfolgt auf Antrag des Reeders ... Für den im Schiffsregister als Reeder ... Bezeichneten bedarf es keiner weiteren Legitimation.

Die Rechte aus der Eintragung können ganz oder teilweise durch Erklärung des Gläubigers zum Schiffsregister auf Andere übertragen werden. Es ist dem Reeder bezw. Schiffseigner gestattet, eine bestimmte Summe auf eigenen Namen eintragen oder eine eingetragene auf sich übertragen zu lassen, ohne dafs den nachfolgenden Gläubigern ein Recht zustände, die Tilgung des Postens zu fordern.

c. Oldenburg: Gesetz, betreffend Verpfändung von Schiffen, anderen beweglichen Sachen und Forderungen vom 3. April 1876:

Art. 1. An den zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffen (Kauffahrteischiffen), welche auf Grund der reichsgesetzlichen Vorschriften in das Schiffsregister des Herzogtums Oldenburg eingetragen sind, sowie an Parten solcher Schiffe, entsteht, aufser dem reichsgesetzlichen Pfandrecht der Schiffsgläubiger, ein Pfandrecht nur durch Eintragung in das Schiffspfandregister, dessen Einrichtung im Wege der Instruktion festgestellt wird.

Art. 2. Das Schiffspfandregister wird von dem Amtsgerichte des Heimatshafens geführt. Die Eintragung erfolgt auf Antrag des Gläubigers oder des Reeders unter Einreichung der Verpfändungsurkunde, des Certifikats und eines beglaubigten Auszugs aus dem Schiffsregister, welcher den Verpfänder als gegenwärtigen Eigentümer benennt.

Die Eintragung mufs enthalten:

den Namen des Gläubigers, die Forderung, für welche die Verpfändung geschehen ist, die Bezugnahme auf die Verpfändungsurkunde unter Bezeichnung des Orts und Datums der Ausstellung, der in ihr enthaltenen Verpfändungsbewilligung und des Ausstellers oder der Aussteller.

Die geschehene Eintragung ist vom Gericht auf der Verpfändungsurkunde und auf dem Schiffscertifikat zu vermerken.

d. Mecklenburg-Schwerin: Verordnung betreffend die Verpfändung von Seeschiffen und von Schiffsparten vom 28. März 1881:

§ 1. An den zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffen (Kauffahrteischiffen), welche in ein von einer mecklenburgischen Registerbehörde geführtes Schiffsregister eingetragen sind, entsteht, soweit nicht die Reichsgesetze etwas anderes vorschreiben, ein Pfandrecht nur durch Eintragung in das Schiffsregister.

§ 2. Die Eintragung erfolgt auf den Antrag des Reeders oder der Reederei.

. . . . Dem Antrage ist die Verpfändungsurkunde beizufügen.

Nach allen diesen Gesetzen erlischt das eingetragene Pfandrecht, abgesehen von den Fällen des Art. 780 H.G.B. erst durch Löschung (Tilgung) im Register (Bremen § 11, Hamburg § 7, Oldenburg Art. 3, Mecklenburg § 8, welches auch noch eine Löschung vor der Linie in der Art gestattet, dafs an Stelle des gelöschten ein anderes Pfandrecht eingetragen werden kann, § 11).

Allen diesen Gesetzen ist hiernach die entscheidende Bestimmung gemeinsam, dafs durch die Eintragung das Pfandrecht entsteht und dafs dasselbe erst durch Löschung untergeht. Damit ist klar ausgedrückt, dafs irgend etwas weiteres zur Entstehung des Pfandrechts nicht nötig ist, dafs also namentlich nicht die Entstehung des Pfandrechts davon abhängig ist, ob der eingetragene Eigentümer, welcher die Eintragung bewirkt, auch wirklich Eigentümer sei. Damit ist indessen nicht ausgeschlossen, dafs dem Pfandberechtigten, welcher zur Zeit des Erwerbs seines Pfandrechts wufste, dafs der eingetragene Eigentümer, von welchem er erwarb, nicht der wahre Eigentümer sei und trotzdem gegenüber dem letzteren sein Pfandrecht geltend machen will, die Einrede der Arglist entgegengesetzt werden kann, wie Bremen ausdrücklich bestimmt.

Es ist dagegen die Auffassung abzuweisen, dafs der eingetragene Eigentümer lediglich der Registerbehörde gegenüber legitimiert sei, ein Pfandrecht einschreiben zu lassen, welches trotz der Einschreibung nur dann ein wahres Pfandrecht sei, wenn der eingetragene Eigentümer auch wirklich Eigentümer war. Er gilt vielmehr auch gegenüber dem Gläubiger als legitimiert und es ist somit das Princip des Grundbuchsystems, welches eben auch nur darin besteht, dafs der im Grundbuch eingetragene Eigentümer präsumtiv als wahrer Eigentümer angesehen wird (vgl. §§ 891, 900 B.G.B.) für die registrierten Seeschiffe insoweit acceptiert, als es sich um Entstehung von Schiffshypotheken handelt. Damit stimmen auch die citierten, dem Grundbuchsystem nachgebildeten einzelnen Vorschriften überein (z. B. Hamburg: § 2 Eintragung von Posten für den Reeder selbst, Mecklenburg: Löschung vor der Linie). Dafs Mecklenburg die Legitimation des eingetragenen Reeders nicht besonders hervorhebt, macht nichts aus, da es selbstverständlich ist, dafs nur dieser eine Eintragung von Hypotheken in das Register bewirken kann. Ebensowenig hat die Verschiedenheit der Eintragungsformen eine Bedeutung. Es ist gleichgültig, ob ein Antrag allein genügt, oder noch eine besondere Verpfändungsurkunde überreicht werden mufs. Die Natur des dinglichen Pfandvertrages, der sich durch die Eintragung vollzieht, wird dadurch nicht berührt. Es werden an die Verpfändungsurkunde keine weiteren

Erfordernisse in betreff der Person des Verpfänders gestellt, wie bezüglich des Eintragungsantrags selbst.

Mittelstein ist S. 63/64 und S. 87 für Hamburg und Bremen gleicher Meinung; für Hamburg findet er mit vollem Recht in den Verhandlungen über dieses Gesetz eine besondere Bestätigung. Für Oldenburg (S. 77) und Mecklenburg (S. 79) ist er anscheinend anderer Ansicht, indem er trotz des klaren Wortlauts des Art. 1 beider Gesetze noch die Notwendigkeit eines der Eintragung vorhergehenden Verpfändungsvertrags (in Wahrheit kann es sich nur um den Vertrag, die Eintragung bewirken zu wollen, oder die Bewilligung der Eintragung handeln) voraussetzt. Cosack S. 168 nimmt ohne jede Begründung an, dafs Schiffshypotheken nach allen Landesgesetzen ungültig seien, wenn der Nichteigentümer dieselben bewilligt habe. Schaps S. 16 nimmt dasselbe an (nur nicht für Bremen), da die Eintragung nur der modus des Erwerbs sei, aufserdem ein titulus vorhanden sein müsse, der nur in einem Vertrag mit dem wahren Eigentümer zu finden sei. Davon steht aber in keinem der Gesetze etwas. Dafs zu der Verpfändung der registrierte Eigentümer nach ausdrücklicher Vorschrift legitimiert ist, fertigt er mit der unverständlichen Bemerkung ab, dafs dies nur „eine auf den regelmäfsigen Fall gemünzte Legitimationsvorschrift sei."

2. Zu der zweiten Kategorie gehören folgende Gesetze:

a. Preufsen: Art 59 Einf.Ges. vom 24. Juni 1861 (geltend jetzt in der ganzen Monarchie):

§ 1. Die Verpfändung mufs in das Schiffsregister eingetragen werden . . .

§ 2. Durch die Eintragung in das Schiffsregister wird die Verpfändung selbst vollzogen.

So lange die Verpfändung in das Schiffsregister eingetragen ist, kommen dem Gläubiger die Rechte eines wirklichen Pfandinhabers zu.

Die Eintragung der Verpfändung wird nach der Aufhehung des Pfandrechts im Schiffsregister gelöscht.

Für die älteren Landesteile traten diese Vorschriften an die Stelle der §§ 302 bis 307 und 313 I 20 des Pr. Allg. Landrechts, in welchen eine Verpfändung von Schiffen durch symbolische Übergabe behandelt wurde. Bei der Einführung in Neuvorpommern und Schleswig-Holstein (§ 49 der Gesetze vom 26. Mai 1873 und 31. Januar 1879) ist noch hinzugefügt, dafs die Eintragung der Verpfändungen „auf den Antrag des Reeders" geschehe.

b. Lübeck, Gesetz, betreffend die Verpfändung von Seeschiffen vom 18. Januar 1882.

§ 1. Ein vertragsmäfsiges Pfandrecht an einem in das Lübeckische Schiffsregister eingetragenen

Seeschiffe entsteht, soweit nicht die Reichsgesetze ein anderes bestimmen, erst mit Eintragung der Verpfändung in das Schiffsregister.

Die Eintragung steht der Übergabe des verpfändeten Schiffs gleich.

§ 2. Die Eintragung erfolgt auf Antrag oder mit Bewilligung des Reeders. Der im Schiffsregister als Reeder Bezeichnete bedarf keiner weiteren Legitimation . . .

§ 5. Für das Erlöschen eingetragener Pfandrechte verbleibt es bei den Bestimmungen des gemeinen Rechts.

Nach diesen Gesetzen ist die Eintragung des Pfandrechts nichts weiter als eine symbolische Übergabe des Schiffs zum Pfand. Der eingetragene Eigentümer hat daher dieselben Rechte, wie ein Faustpfandgläubiger, dem eine bewegliche Sache zum Pfand übergeben ist (Pfandinhaber). War der Verpfänder nicht der wahre Eigentümer, so entsteht an sich zwar ein gültiges Pfandrecht nicht, aber es wird das Pfandrecht in der Hand eines redlichen Pfandinhabers in denselben Fällen geschützt, in denen der redliche Faustpfandgläubiger Schutz findet. Es kommt, wenn der verpfändete Reeder ein Kaufmann ist, die Vorschrift des Art. 306 H.G.B. (nach Art. 30 Einf.Ges. gilt derselbe in Hamburg auch bei Nichtkaufleuten) zur Anwendung. Dafs dieser Artikel überhaupt auf Schiffe anzuwenden sei, wird weiter unten (Bem. zu Art. 439 H.G.B.) gezeigt werden. Die symbolische Übergabe, welcher in den Landesgesetzen, die das H.G.B. ergänzen, ausdrücklich dieselbe Wirkung wie einer körperlichen Übergabe beigelegt wird, mufs auch im Sinne des Art. 306 H.G.B einer solchen gleich geachtet werden (vgl. Dernburg, Preufs. Privatrecht Bd. I § 188 N. 14). Die Publicität des öffentlichen Registers macht das Pfandrecht erkennbar wie der Besitz [13]). Aufserdem stehen die Vorschriften der Landesgesetze selbst über den Schutz des redlichen Erwerbers dem Inhaber eines Registerpfandrechts zur Seite, namentlich § 80 I 20 Preufs. Allg. Landr. (vgl. Revid. Lübisches Recht III 2, 1 und 3), welcher auch in den Fällen der landrechtlichen Verpfändung durch symbolische Übergabe gilt (vgl. § 106 I 20 Pr. Allg. L.R.) und somit auch auf das an deren Stelle tretende Registerpfand anzuwenden ist. Auch gegen spätere Erwerber ist der durch eine symbolische Übergabe Berechtigte nach preufsischem Recht geschützt, § 275 I 20 A. L.R. (vgl. übereinstimmend die S. 112 citierte Stelle der Begründung

---

13) Das Reichsgericht hat die Gleichstellung des *constitutum possessorium* mit der körperlichen Übergabe im Fall des Art. 306 H.G.B. verneint, dagegen die Gleichstellung einer Hingabe von Lagerscheinen mit derselben bejaht (vgl. Entsch. XXVII S. 28, XXVIII S. 41). Die hier fragliche symbolische Übergabe steht der letzteren gleich.

des Binnenschiffahrtsges. S. 134/135). Dernburg, Preufs. Privatrecht I § 354; Mittelstein S. 71, 82; Schaps S. 16; Cosack S. 167 übersehen diesen dem redlichen Pfandbesitzer zustehenden Rechtsschutz.

Das Resultat ist also, dafs nach allen deutschen Landesgesetzen der redliche Nehmer einer registrierten Schiffshypothek in bald weiterem, bald engerem Mafse geschützt ist. Dies Resultat stimmt mit der allgemeinen Rechtsüberzeugung überein; es ist meines Wissens in der Praxis noch nie streitig geworden, dafs Registerpfandrechte diesen Rechtsschutz geniefsen.

C. Die neuen mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch eintretenden reichsgesetzlichen Vorschriften über Pfandrecht an einem im Schiffsregister eingetragenen Schiff (§§ 1259 bis 1272 B.G.B.), wollen diesen Gegenstand erschöpfend regeln und sind also dazu bestimmt, am 1. Januar 1900 sowohl an Stelle der unter B genannten Landesgesetze wie auch an Stelle der reichsgesetzlichen Bestimmungen über Verpfändung von Binnenschiffen (Binnenschiff.Ges. §§ 131 ff.) zu treten. Diese Vorschriften sind in dem Buch III Abschn. 9 Tit. I. der von „Pfandrecht an beweglichen Sachen“ handelt, enthalten. Das B.G.B. nimmt also den Standpunkt der Landesgesetze oben B. Nr. 2 (Preufsen und Lübeck) ein. Im Anschlufs an diese Gesetze (vgl. Motive des ersten Entwurfs III S. 845, 846) ist die Verpfändung so geregelt, dafs die Registrierung des Pfandrechtes „die Tradition ersetzen soll“ (Motive III S. 847, Prot. 1. Lesung S. 5691, 5692), womit § 131 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes: „die Eintragung tritt an die Stelle der nach dem Landesrecht erforderlichen Besitzübertragung“ und die Begründung dieses Gesetzes (S. 134/5): „Soweit nach dem bürgerlichen Recht die Besitzübertragung bei gutem Glauben des Pfanderwerbers zur Entstehung des Pfandrechts führt oder die Geltendmachung entgegenstehender Rechte sonst beschränkt, mufs diese Wirkung auch mit dem Pfanderwerbe durch Eintragung in das Schiffsregister verbunden sein“ zu vergleichen ist.

Es erklären:

§ 1260. Zur Bestellung des Pfandrechts ist die Einigung des Eigentümers des Schiffs und des Gläubigers darüber, dafs dem Gläubiger das Pfandrecht zustehen soll und die Eintragung des Pfandrechts in das Schiffsregister erforderlich.

§ 1262. Solange das Pfandrecht im Schiffsregister eingetragen ist, behält es im Falle der Veräufserung oder Belastung des Schiffs seine Kraft, auch wenn der Erwerber im guten Glauben ist . . .

§ 1266. Die Vorschriften der §§ 1205—1257 (welche die Vorschriften über das durch Übergabe entstehende Faustpfandrecht an beweglichen Sachen enthalten) *finden insoweit*

keine Anwendung, als sich daraus, dafs der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt, Abweichungen[14]) ergeben.

Zu den mit dieser Modifikation auch auf das Schiffspfandrecht anwendbaren Paragraphen gehört auch:

§ 1207. Gehört die Sache nicht dem Verpfänder, so finden auf die Verpfändung die für den Erwerb des Eigentums geltenden Vorschriften der §§ 932, 934, 935 entsprechende Anwendung.

Die §§ 932, 934, 935 sprechen den unbedingten Schutz des gutgläubigen Erwerbers gegenüber früher begründeten Rechten aus, wenn nicht die Sache dem wahren Eigentümer gestohlen, verloren oder sonst abhanden gekommen ist.

Dafs der im Schiffsregister eingetragene Eigentümer als legitimiert gilt, die Eintragung der Verhandlung zu beantragen, wird als selbstverständlich vorausgesetzt. Der Entwurf I. Lesung (§ 1198) hob dies ausdrücklich hervor, in den späteren Lesungen ist dies gestrichen, weil beabsichtigt wird, in dem Reichsgesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit das Verfahren vor der Registerbehörde zu regeln.

Hiernach wird auch das Reichsgesetz gutgläubige Erwerber registrierter Pfandrechte in derselben Art wie gutgläubige Besitzer anderer verpfändeten beweglichen Sachen schützen und zwar nach § 1266 resp. 1207 gegen frühere Eigentümer, nach § 1262 gegen spätere Erwerber des Schiffes[15]).

---

14) In den Motiven III S. 848 Abs. 1 wird darauf hingewiesen, dafs diese Abweichungen darin bestehen, dafs dem Pfandgläubiger kein „Recht auf Inhabung (Besitz)" zustehe. § 1199 Entw. sprach dies ausdrücklich aus, derselbe ist später als selbstverständlich gestrichen.

15) Dieses einfache und aus dem Gesetz sich völlig klar ergebende Resultat (vgl. auch Mittelstein S. 95/96) steht mit den Bemerkungen der „Denkschrift z. Entw. eines B.G.B." S. 235 in einem anscheinenden Widerspruch. Es heifst hier:

> „Abweichend von den Bestimmungen des Grundbuchrechts ist die Wirksamkeit der Pfandbestellung schlechthin davon abhängig, dafs dem Verpfänder das Eigentum an dem Schiffe zusteht. Hiernach kann, wenn der Verpfänder mit Unrecht als Eigentümer im Schiffsregister eingetragen ist, dieser Mangel nicht durch den guten Glauben des Erwerbers gedeckt werden."

Es ist freilich richtig, dafs der gutgläubige registrierte Schiffspfandgläubiger nicht in so vollem Mafse geschützt wird, wie der Grundbuchgläubiger, nämlich dann nicht, wenn das Schiff dem wahren Gläubiger gestohlen, verloren oder sonst abhanden gekommen ist. Es leitet aber nur irre, wenn die amtliche Denkschrift diesen Schutz ganz ignoriert. Eine ähnliche Unklarheit hat auch bei Beratung des Entw. in 2. Lesung geherrscht (vgl. Protokolle der Kommission II. Lesung S. 4267 ff.). Jedenfalls kann nur der klare Wortlaut des Gesetzes, nicht die Ansicht der Kommission, in deren eigenem Schofse Zweifel über ihre Sachkunde angeregt wurden, entscheiden. Es ist dringend zu wünschen, dafs die noch sehr unvollständigen reichsgesetzlichen Vorschriften in dem zu erwartenden Gesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit eine recht ausgiebige Ausgestaltung, mit Unterscheidung der

V. Nach den vorstehenden allgemeinen Bemerkungen ist zu den einzelnen Vorschriften des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 und dessen Anhängen[16]) (s. unter II S. 90 ff.) noch folgendes zu bemerken (vgl. Perels, Deutsches öffentliches Seerecht, 1884 § 8 ff.; Bergmann, Die Vorschriften über das Schiffsregister, 1884, S. 18 ff.):

Zu § 1 mit Anhängen: Es giebt in Deutschland hiernach nur noch deutsche Kauffahrteischiffe. Sie dürfen an der gesetzlich vorgeschriebenen Stelle nur die deutsche Reichsflagge führen. Dadurch ist nicht ausgeschlossen, dafs daneben die Landesflagge geführt wird, z. B. ein Hamburger Schiff an einer anderen Stelle (z. B. als Wimpel am Mast) die Hamburger Flagge hat, eine offizielle Bedeutung hat dies nicht.

Es besteht kein direkter Zwang zur Registrierung. Der indirekte Zwang liegt nur darin, dafs bei unterlassener Registrierung das Schiff der deutschen Flagge und deren Schutzes entbehrt. Flaggenlosigkeit („schwarze Flagge") ist völkerrechtswidrig, ebenso wie das Führen mehrerer Nationalflaggen zugleich, auch der eigenmächtige Flaggenwechsel.

Die Überwachung dieser Vorschriften liegt den Kommandanten der Kriegsschiffe, der Küsten- und Hafenpolizei, den Zollkreuzern, sowie den Konsuln ob; vgl. Gareis und Fuchsberger S. 887 (zu Art. 435) N. 2, Perels a. a. O. S. 46 ff., S. 66 ff.

Ist das Schiff aber einmal registriert, so ist es gezwungen, Veränderungen anzuzeigen (§§ 11, 12 und 15 des Gesetzes).

Zu § 2. In Übereinstimmung mit manchen fremden Rechten, namentlich dem englischen (vgl. S. 128), bestimmt das heutige deutsche Recht, dafs nur die Schiffe als deutsche Nationalschiffe anzusehen sind, welche sich im ausschliefslichen Eigentum deutscher Reichsangehöriger befinden, während dafür anderweitige Erfordernisse, als Reichsindigenat des Kapitäns, der Mannschaft oder eines Teiles derselben, nicht aufgestellt werden. Das Schiff verliert also die Befugnis, die Reichsflagge zu führen, d. h. es hört auf ein deutsches Schiff zu sein dadurch, dafs es ganz oder zum Teil in das Eigentum von Fremden übergeht; schon der Übergang der kleinsten Part hat diese Wirkung. Und zwar tritt diese Wirkung mit dem Augenblick ein, in welchem der Übergang des

---

See- und Binnenschiffe finden. Die weiter unten (Text sub VI) genannten, ausländischen Gesetze dürften dabei neben den bisherigen Landesgesetzen heranzuziehen sein. Auf keinen Fall kann die Eintragung in das Certifikat entbehrt werden (vgl. Einleitung III N. 29), die auch in der That in Aussicht genommen ist (Prot. II. Les. S. 4288).

16) Die nachstehenden Bemerkungen heben nur die Hauptpunkte hervor. Über die Einzelheiten des Verfahrens ist zu vergleichen: Bergmann, Die Vorschriften über das Schiffsregister 1884; über die strafrechtlichen Vorschriften namentlich Meves, Die strafrechtlichen Bestimmungen des Ges., betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe 1876; Katz, Die strafrechtlichen Bestimmungen des H.G.B., 1888 S. 112 ff.; Stenglein, Die strafrechtlichen Nebengesetze des Reichs, 2. Aufl., S. 350 ff.

Schiffs resp. der Part in das Eigentum von Ausländern stattgefunden hat. Um diesen Verlust zu verhüten, bestehen gesetzliche Beschränkungen der Veräufserung (vgl. Art. 470 und Bem. zu diesem Art.). Geht ein Schiffspart durch Erbgang oder Heirat in das Eigentum eines Ausländers über, so tritt der Verlust des Rechts zur Führung der Flagge sofort ein. Den Schiffsführer, der trotzdem die Flagge weiter führt, trifft die Strafe des § 13 Ges. vom 25. Oktober 1867, wenn er die Flagge weiter führt, sobald er den Verlust erfährt. Es ist Sache der Reeder, den Versuch zu machen, das in ausländischen Besitz übergegangene Part sofort in inländischen Besitz zurück zu bringen. Verzögern die Reeder die Mitteilung von dem Verlust der deutschen Flagge an den Schiffer absichtlich, so setzen sie sich einer Konfiskation aus (vgl. unten zu. § 13 ff.)[17]).

Es steht indes nichts im Wege, dafs Ausländer als Mitglieder einer Aktiengesellschaft, einer Aktienkommanditgesellschaft, einer Genossenschaft Anteil an einem deutschen Schiff haben.

Dafs bei den Aktienkommanditgesellschaften auch das Reichsindigenat der einzelnen persönlich haftenden Gesellschafter gefordert wird, hängt damit zusammen, dafs diese nicht als juristische Personen gelten, also keine von ihren Mitgliedern getrennte Persönlichkeit haben. Die persönlich haftenden Gesellschafter kommen allein in Betracht, weil diese als Träger der Gesellschaft gelten.

Offene Handelsgesellschaften sind keine juristischen Personen, ebensowenig Kommanditgesellschaften. Sind Schiffe im Besitz solcher Gesellschaften, so müssen alle Gesellschafter (auch die Kommanditisten) Deutsche sein. Gesellschaften mit beschränkter Haftpflicht (Reichsgesetz vom 20. April 1892) sind bisher nicht als befugt bezeichnet, selbständig die deutsche Flagge zu erwerben. Inländische Zweigniederlassungen ausländischer Aktiengesellschaften oder Aktienkommanditgesellschaften haben ihren „Sitz“ nicht im Reichsgebiet, können also die deutsche Flagge nicht erwerben (vgl. Perels a. a. O. S. 48 N. 4).

Zum „Reichsgebiet“ gehört jetzt auch Helgoland (Ges. vom 15. Dezember 1890), dagegen gehören nicht zum „Reichsgebiet“ die Kolonien (Schutzgebiete). Deutsche Kolonialgesellschaften, welche ausschliefslich ihren Sitz in den deutschen Schutzgebieten haben, haben also nicht das Recht, selbständig die deutsche Flagge

---

17) Schweden § 5 giebt dem ausländischen Erwerber eine Frist von drei Monaten zum Verkauf an Inländer; nach Alauf dieser Frist kann jeder inländische Mitreeder den Zwangsverkauf des inländischen Parts bewirken lassen. Dänemark § 5 gewährt letzteres Recht nicht, wohl aber eine ähnliche Frist. England gewährt eine Frist von vier Wochen bis zu einem Jahr, binnen deren der ausländische Erwerber den gerichtlichen Verkauf des ihm zugefallenen Parts beantragen kann. Bei Ablauf der Frist verfällt dasselbe der britischen Krone. Ein Verlust des Flaggenrechts tritt nicht ein (*Merch. sh. act 1894 sect. 28 ff.*). Es ist dringend zu wünschen, dafs auch bei uns durch ähnliche Vorschriften dem jetzigen fast unleidlichen Zustand ein Ende gemacht wird.

zu erwerben; haben sie ihren Sitz im Reichsgebiet, so haben sie das Recht, falls ihnen der Reichskanzler gemäfs § 8 des Reichsgesetzes betr. die Rechtsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete vom 15. März 1888 juristische Persönlichkeit verleiht.

Deutsche Reichsangehörige (physische Personen) können die deutsche Flagge für ihre Schiffe erwerben, auch wenn sie nicht im Reichsgebiet wohnen.

Unter welchen Voraussetzungen Eingeborenen der deutschen Schutzgebiete und überhaupt einheimischen afrikanischen Schiffen gestattet ist, die deutsche Flagge zu erwerben, bestimmen § 7 Ges. vom 15. März 1888 und Art. XXXI und XXXII der Generalakte der Brüsseler Antisklavereikonferenz von 1892 (R.G.Bl. von 1892 S. 604 ff.).

Zu § 3 mit Anhang: Schiffe von weniger als 50 Kubikmeter sind nur von der Pflicht der Registrierung befreit; es soll denselben aber dadurch nicht das Recht genommen sein, eine solche zu verlangen. Durch die Eintragung übernehmen sie aber alle Verbindlichkeiten, denen die registrierten Schiffe unterliegen; so werden sie dadurch speciell auch den über die Namensführung im Gesetz vom 28. Juni 1873 getroffenen Vorschriften unterworfen.

Nach den Landesgesetzen haben die Schiffsregister zu zu führen: in Preufsen die Amtsgerichte, in Mecklenburg die besonderen Schiffsregisterbehörden in Rostock und Wismar, in Oldenburg das Staatsministerium, Departement des Innern (wegen des Schiffspfandregisters s. S. 108), in Lübeck: das Amtsgericht, in Bremen seit 1887 das Amtsgericht zu Bremen und in Hamburg die Deputation für Handel und Schiffahrt. Die Schiffsregisterbehörden sind verzeichnet in dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine mit ihren Bezirken, Heimatshäfen und den ihnen zugeteilten Unterscheidungssignalen (vgl. S. 120 oben).

Zu § 5: Eine Entscheidung des Handelsgerichts zu Lübeck vom 29. April 1880 (Busch, Archiv Bd. 42 S. 118) lehnt den Antrag eines deutschen Kaufmanns in Valparaiso ab, ein ihm gehöriges Schiff mit Lübeck als Heimatshafen in das dortige Register einzutragen, da der Nachweis fehle, dafs er jenen Hafen wirklich zum Mittelpunkt seiner Seehandelsthätigkeit machen wolle. Zu dieser Entscheidung hat der Wortlaut des Gesetzes verleitet. Ist dieselbe richtig, so würde ein im Ausland ansässiger Deutscher verhindert sein, für seine im Ausland fahrenden Schiffe die deutsche Flagge zu erwerben. Dies würde für das deutsche Recht einen merkwürdigen Unterschied von dem englischen (Malachlan S. 82) und französischen Recht (Lyon-Caën Nr. 72) ergeben, deren *port of registry*, *port d'attache* frei unter den Häfen des ganzen Landes von jedem Reeder gewählt werden kann [18]).

---

18) Malachlan erwähnt freilich p. 82 N. 3, dafs nach dem vor 1854 geltenden englischen Gesetz ein Hafen gewählt werden mufste, in welchem oder in dessen Nähe wenigstens einer der Reeder wohnte.



Die Ansicht des Gerichts zu Lübeck widerspricht denn auch einer ganz überwiegenden Praxis, welche ganz wie in England und Frankreich verfährt und das Gesetz nur so versteht, dafs der Reeder den gewählten Heimatshafen zum Mittelpunkt aller rechtlichen Beziehungen seines Schiffs macht, sich dem dort geltenden Recht, der Zuständigkeit der dortigen Gerichte und dem dortigen Rechtszwang unterwirft. So auch Bergmann S. 21, 22, Wagner, Handbuch S. 161 (Text und N. 25, 26), vgl. Art. 448. — Wie verhütet man möglichst eine nochmalige Registrierung desselben Schiffs in einem andern Heimatshafen? Es dürfte sich empfehlen, wenn die Registerbehörden vor Rückgabe jedes Schiffsmefsbriefs an den Reeder auf demselben die erfolgte Registrierung des Schiffs, des Heimatshafens und Unterscheidungssignals vermerkten, was bei deutschen Mefsbriefen auch bereits geschieht und bei Eintragung auf Grund ausländischer Mefsbriefe (vgl. Bem. zu § 6 Ziffer 2) leicht geschehen kann.

Zu § 6 mit Anhängen: Ziff. 1. Der Name des Schiffs kann frei gewählt werden, auch für denselben Hafen ist derselbe Name für mehrere Schiffe nicht ausgeschlossen[19]). A. M. Perels S. 40.

Durch Versagung einer beliebigen Namensänderung soll nach dem Vorgang anderer Staaten (namentlich Englands, der Vereinigten Staaten und Frankreichs) verhütet werden, dafs eine Namensänderung in betrügerischer Absicht vorgenommen wird, so z. B. um einem Schiffe, welches wegen notorischer Seeuntüchtigkeit keine Versicherung oder keine Frachten mehr erhalten kann, das eine wie das andere unter einem neuen Namen zu verschaffen. Die Anbringung des Namens an der Aufsenseite des Schiffs soll die Möglichkeit erschweren, sich der Feststellung der Identität zu entziehen, wenn das Schiff hieran ein Interesse hat, wie z. B. nach einer Ansegelung. (Vgl. Romberg in Holtzendorffs Jahrb. für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reichs III S. 333 f.). Es ist jedoch zu beachten, dafs diese Vorschriften auf kleine, nicht zu registrierende Schiffe keine Anwendung finden. Ebenso wenig gilt die erste Bestimmung über die Namensänderung für den Fall des Überganges von fremden Schiffen in das Eigentum von Deutschen; denn da das Gesetz die Bestimmungen nur für registrierte Schiffe giebt, solche Schiffe aber noch nicht in einem diesseitigen Schiffsregister eingetragen sind, so steht der Namensänderung in diesem Falle nichts im Wege. Hierdurch wird es freilich möglich, dafs durch einen Scheinkauf das Schiff zuerst unter eine fremde Flagge gebracht

---

19) Nach dem österr. Gesetz über die Registrierung der Seehandelsschiffe vom 7. Mai 1879 (§ 14) darf dagegen der Name, der von einem österreichischen Schiffe der weiten Fahrt oder der grofsen Küstenfahrt geführt wird, nicht einem anderen Schiffe der einen oder der anderen dieser Kategorien beigelegt werden.

und durch einen zweiten unter die deutsche Flagge zurückgebracht und dadurch das Gesetz umgangen wird[20]).

Dem Namen fügt die Registerbehörde selbst das sogenannte Unterscheidungssignal bei, welches dazu dient das Schiff sicher von jedem anderen Schiff derselben Flagge zu unterscheiden[21]). Wird der Name geändert, so bleibt doch das Unterscheidungssignal, ebenso bei einem Wechsel des Heimatshafens.

Was das Gesetz unter Gattung versteht, giebt es selbst durch die zugefügten Beispiele an, nämlich die Art und Weise, wie das Schiff getakelt ist. Die Schiffsregisterbehörden pflegen sich jedoch mit dieser Angabe nicht zu begnügen, sondern eine ganz genaue Beschreibung von der Bauart des Schiffs, einschliefslich des Materials — Eisen, Holzart, etwaige Metallhaut —, welches dazu verwendet worden, zu geben.

Ziff. 2. Unter der Tragfähigkeit, die nach der (durch die Länge, gröfste Breite und Tiefe des Schiffs ausgedrückten) Gröfse berechnet werden soll, versteht man zunächst das Gewicht, mit welchem das Schiff beladen werden kann, ohne an seiner See- und Segelfähigkeit etwas einzubüfsen. Ferner bezeichnet man damit aber auch die Ladefähigkeit, den kubischen Inhalt des Schiffs, d. h. das Volumen, welches der Schiffsraum aufnehmen

---

20) In England war bei registrierten Schiffen durch die *Merchant Shipping Act* von 1854 (*sect. 34*) jede Namensänderung verboten. Dagegen lassen die *Merchant Shipping Act* von 1871 (*sect. 6;* vgl. *sect. 12*), jetzt *Act* von 1894 *sect. 47* bei britischen Schiffen und die *Merchant Shipping Act* von 1873 (*sect. 5*), jetzt *Act* von 1894 *sect. 47* bei fremden Schiffen, die zu britischen geworden sind, eine solche zu mit Genehmigung des *Board of Trade*. Das österreichische Gesetz vom 7. Mai 1879 (§ 14) gestattet solche mit Erlaubnis der Behörde, in deren Register das Schiff eingetragen ist. Das französische Recht verbietet dieselbe ganz (Ges. vom 5. Juli 1836 Art. 8).

21) Diese Einrichtung beruht auf dem fast von allen Nationen angenommenen, zuerst in England 1857 erschienenen internationalen Signalbuch (in Deutschland erschienen bei Georg Reimer, Berlin). Dasselbe bezweckt, den Schiffern es zu erleichtern, durch Flaggensignale sich gegenseitig Mitteilung zu machen. Dazu dienen 18 Flaggen, deren jede einen von 18 Konsonanten (Signalbuchstaben) darstellt. Die Mitteilungen geschehen durch Gruppierung dieser Buchstaben, wodurch 78 642 Signale möglich werden. Hiervon sind die aus vier Signalbuchstaben bestehenden Gruppen gröfstenteils zur Bezeichnung der Kriegs- und Handelsschiffe bestimmt und zwar 53 040 zur Bezeichnung der letzteren, welche, je nachdem einer von 13 Buchstaben vorangestellt wird, in 13 Abteilungen mit je 4080 Unterscheidungssignalen zerfallen, welche jeder Nation zur Verfügung stehen, so dafs Schiffe verschiedener Flagge dasselbe Unterscheidungssignal haben können. Durch Erlafs des Bundeskanzlers vom 4. April 1869 sind die neun ersten dieser Abteilungen an die verschiedenen deutschen Küstenstaaten und Provinzen verteilt (Pommern hat z. B. den Buchstaben I, Hamburg den Buchstaben R, der also bei den dort erteilten Signalen voransteht, z. B. I. P. Q. V oder R. K. M. P). Durch periodisch erscheinende Listen (die deutsche erscheint jährlich im Monat Februar bei Georg Reimer in Berlin und liefert in jedem Jahr drei Nachträge) werden die sämtlichen Schiffe der Kriegs- und Handelsmarine mit ihren Signalen veröffentlicht (vgl. hierüber Bergmann S. 86 ff., 207 ff.).

kann (Prot. S. 1677)[22]). — Wenn die Tragfähigkeit in das Schiffsregister eingetragen und demgemäfs im Certifikat vermerkt, darüber auch eine eigene Urkunde, der Mefsbrief, ausgestellt wird, so geschieht dies nicht sowohl im privatrechtlichen Interesse (z. B. mit Rücksicht auf die Befrachtungsverträge), als vielmehr im öffentlichrechtlichen Interesse. Einmal soll dadurch ein Mittel für die Feststellung der Identität des Schiffs und ferner die Grundlage für verschiedene Abgaben (Quai- und Hafenabgaben, Leuchtfeuergelder, Kanalzoll), sowie für Normierung der Maximalzahl von Passagieren gewonnen werden. Bis 1872 wurde dabei in Deutschland die Tragfähigkeit in dem ersteren Sinne aufgefafst[23]). Als die Einheit wurde die Schiffslast angesehen, welche jedoch in verschiedenen Gröfsen vorkam, namentlich von 4000 Pfund (Normallast), 5200 Pfund, 6000 Pfund (Kommerzlast), 9000 Pfund (Rostocker Kommerzlast). Dieser Gewichtsinhalt wurde aber erst wieder aus dem durch ein sehr unzuverlässiges Messungsverfahren ermittelten nud daher von der wahren Gröfse des Schiffs erheblich abweichenden Rauminhalt durch Anwendung eines Erfahrungskoëffizienten berechnet, der stets derselbe blieb, obwohl auch die Form des Schiffs für die Tragfähigkeit von wesentlichem Einflufs ist. Die Folge davon war, dafs die wirkliche Tragfähigkeit der Schiffe bis zu 30 % und darüber von dem Messungsresultat abwich. (Neues Arch. f. Handelsr. II S. 261 ff.; Entsch. des R.O.H.G. IV S. 242 f.) Durch die vom Bundesrat erlassene Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 wurde an Stelle der Ermittelung des Gewichtsinhaltes zuerst die des Raumgehaltes angeordnet. Seit 1. Juli 1895 ist in Geltung die durch Vorschriften vom 1. März 1895 abgeänderte Schiffsvermessungsordnung vom 20. Juni 1888, welche in der aus diesen Änderungen sich ergebenden neuen Fassung im R.G.B. von 1895 S. 161 ff. publiziert ist. Der Rauminhalt wird durch Vermessung des Schiffs nach der sehr genauen, in England bereits im Jahre 1854 eingeführten und von fast allen bedeutenderen, Seefahrt treibenden Nationen adoptierten Moorsomschen Methode festgestellt. Die Vermessung geschieht durch die von den Landesregierungen bestellten Vermessungsbehörden, zu deren Mitgliedern ein Schiffsbautechniker gehört (Schiffsvermessungs-O. § 21). Ein Verzeichnis dieser Behörden nebst der denselben vorgesetzten Behörden enthält das jährlich erscheinende Jahrb. f. d. deutsche Handelsmarine. Die Aufsicht wird durch eine Reichsbehörde

22) Verschieden hiervon ist das Deplacement (Wasserverdrängung) eines Schiffes. Taucht das Schiff so tief ins Wasser, dafs sein unter Wasser befindlicher Teil zu dem über Wasser befindlichen in richtigem Verhältnis steht, so ist das Gewicht der verdrängten Wassermenge gleich dem Gewicht des Schiffes mit Ladung. Da nun ein Kubikmeter Wasser 1000 kg = 1 Gewichtstonne wiegt, so giebt das Deplacement das Gewicht des Schiffes mit Inhalt in Gewichtstonnen an. Diese Art der Gröfsenangabe ist üblich bei Kriegsschiffen.

23) Vgl. zu diesem Abschnitt Romberg a. a. O. S. 313—323. Perels a. a. O. S. 25 ff.

(Schiffsvermessungsamt) in Berlin geführt (§ 22). Der Rauminhalt wird in Kubikmetern ausgedrückt, daneben wird die entsprechende Zahl englischer Registertons (Bezeichnung für den Raum von 100 Kubikfufs) angegeben, indem der Kubikmeter zu 0,353 englischen Registertons zu berechnen ist (§ 27). Von dem in dieser Weise ermittelten Rauminhalt des ganzen Schiffs in allen seinen Teilen (dem s. g. Bruttoraumgehalt) wird der Inhalt der ausschliefslich zum Gebrauch der Besatzung und zur Navigierung dienenden Räume sowie der von der Treibkraft eingenommenen Räume bei Schiffen, die künstlich bewegt werden, in Abzug gebracht (§§ 14—16) und dadurch der s. g. Nettoraumgehalt des Schiffs ermittelt, der nach den meisten Rechten und so auch nach dem deutschen allein für die Entrichtung der Abgaben mafsgebend ist. In Grofsbritannien wird bei dem Tonnengehalt, welcher die Haftbarkeit der Reeder (auch fremder Schiffe) bestimmt, vgl. Art. 452 N. 4, der Maschinenraum nicht abgezogen M.S.A. von 1894 sect. 503. Über die Vermessung wird ein Mefsbrief (§ 24) ausgefertigt, welcher ebenso wie das Schiffsregister und das Certifikat, den Brutto- und Nettoraumgehalt und zwar in Kubikmetern und Registertons angiebt (Schiffsvermessungs-O. § 27), von der Vermessungsbehörde — für deutsche Schiffe, welche eingetragen sind — der Registerbehörde des gewählten Heimatshafens zugesandt und von dieser nach Einfügung des Unterscheidungssignals den Interessenten ausgehändigt wird[24]). Derselbe gehört zu den an Bord geführten Schiffspapieren. Auch ist die den Nettoraumgehalt bezeichnende Kubikmeterzahl auf einem Deckbalken des Schiffs einzubrennen, einzuschneiden oder sonst in geeigneter Weise anzubringen, ein Verfahren, welches einem internationalen Gebrauch entspricht. Nach der Schiffsvermessungsordnung von 1888 waren geringere Abzüge für Maschinen und Kohlenräume zulässig als in Grofsbritannien. Die neuen Vorschriften vom 1. März 1895 haben diesen Unterschied durch Anlehnung an die neuen seit 1889 dort geltenden Vorschriften ausgeglichen. Deshalb ist die nach § 17 der S.-Ordnung von 1888 zulässige Ausfertigung besonderer Specialmefsbriefe nach britischem Verfahren zum Zwecke des Gebrauches in fremden Häfen fortgefallen. — Die Pflicht der Reeder, Erbauer und Schiffsführer in Bezug auf die Vermessung (Anzeigen während des Baues u. s. w.) sind in den §§ 30ff. der Schiffsvermessungsordnung

24) Nach einem in Anschlufs an die S.V.O. von 1872 erlassenen Beschlufs des Bundesrats wurden die Mefsbriefe nicht den Interessenten ausgehändigt, sondern von den Registerbehörden bei den Akten behalten. Dies Verfahren ist seit der S.V.O. von 1888 beseitigt. Die §§ 28, 33—35 der S.V.O von 1888 — welche bei der neuen Redaktion unverändert geblieben sind — enthalten Bestimmungen darüber, in welcher Weise Veränderungen des Rauminhalts der Schiffe durch Umbau nach Erteilung der Mefsbriefe in dieselben nachzutragen sind und verpflichten die Interessenten zur alsbaldigen Anzeige unter Vorlegung des Mefsbriefs.

zu ersehen. Die vor dem 1. Januar 1889 ausgestellten Meſsbriefe verlieren am 1. Januar 1900 ihre Gültigkeit. Die in der Zeit vom 1. Januar 1889 bis 1. Juli 1895 ausgefertigten Meſsbriefe bleiben bis auf weiteres gültig. Die nach § 17 der Schiffsvermessungsordnung von 1888 ausgestellten Specialmeſsbriefe gelten noch bis 1. Januar 1900. Besondere durch internationale Vereinbarung festgesetzte Meſsvorschriften vom 9. Mai 1895 bestehen für Schiffe, die den Suezkanal passieren (s. Centralbl. de 1895 S. 96). — Nach § 1 der Schiffsvermessungsordnung bezieht sich dieselbe auf alle „Schiffe, Fahrzeuge und Boote, welche ausschlieſslich oder vorzugsweise zur Seefahrt im Sinne der Vorschriften über die Registrierung etc. vom 13. November 1873 (s. oben N. 3) bestimmt sind, den Landesregierungen bleibt aber überlassen, zu bestimmen, ob und in welchem Umfang Fahrzeuge unter 50 kbm Bruttoraumgehalt (vgl. Reichsgesetz vom 28. Juni 1873 § 1 s. oben Anhang zu § 3), welche keine Einrichtungen zum dauernden Aufenthalt der Mannschaft haben, von der Verpflichtung ausgeschlossen bleiben können. Von dieser Befugnis haben dieselben bisher keinen Gebrauch gemacht. — Die Eintragung eines Schiffs in das deutsche Register kann vor Vermessung durch die inländische Vermessungsbehörde auf Vorlegung eines ausländischen Meſsbriefs erfolgen, die deutsche Vermessung muſs aber nachgeholt werden, wenn das Schiff einen deutschen Hafen anläuft, vgl. Bergmann S. 24. — Die Aneignung der Moorsomschen Methode hat noch die Folge gehabt, daſs nach 1872 mit einer Reihe von Staaten Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung der Meſsbriefe in den beiderseitigen Häfen getroffen sind. Bestimmungen über Anerkennung der in ausländischen Schiffspapieren enthaltenen Vermessungsangaben in deutschen Häfen sind bezüglich folgender Staaten unter den beigesetzten Daten veröffentlicht:

Belgien (28. März 1884, Centralblatt S. 107), Chile (11. Januar 1876, C.-Bl. S. 26), Dänemark (21. Dezember 1872, C.-Bl. 1873 S. 163; dazu Nachtrag im C.-Bl. 1879 S. 269), England und Frankreich (2. Oktober 1873, C.-Bl. S. 316, geändert bezüglich Frankreichs unterm 21. März 1883, C.-Bl. S. 82), Italien (21. April 1883, C.-Bl. S. 127), Niederlande (8. April 1877, C.-Bl. S. 184), Norwegen (7. April 1876, C.-Bl. S. 221), Österreich (30. April 1884, C.-Bl. S. 156), Ruſsland (11. Februar 1882, C.-Bl. S. 37), Schweden (C.-Bl. 1875 S. 688, dazu Nachtrag vom 22. Juli 1882, C.-Bl. S. 353), Spanien (8. Januar 1880, C.-Bl. S. 38; dazu Nachtrag vom 24. August 1883, C.-Bl. S. 265), Vereinigte Staaten von Amerika (21. Dezember 1872, C.-Bl. 1873 S. 163).

Über die mit denselben Staaten vereinbarten Modalitäten, unter denen deutsche Schiffsmeſsbriefe in ausländischen Häfen anerkannt werden, enthält eine Bekanntmachung vom 15. Mai 1892 (Centralblatt 1892 S. 329) eine Übersicht. Bezüglich Colum-

biens ist zu vergleichen Freundschaftsvertrag[24a]) vom 23. Juli 1892 (R.G.Bl. de 92 S. 471).

Durch die Angabe unter Ziffer 3 soll „über den nationalen Ursprung des Schiffs Gewifsheit" gegeben und die Anfechtung der Nationalität des Schiffs erschwert werden (Prot. S. 1681).

Nach Ziffer 5 ist einzutragen der „Name und die nähere Bezeichnung des Reeders" (d. h. des Eigentümers, vgl. Art. 450). Darnach wird die Firma des Einzelkaufmanns neben seinem Namen einzutragen sein, wenn die Firma von dem Namen abweicht und dies zu seiner näheren Bezeichnung erforderlich erscheint. Unzulässig ist es, nur die Firma einzutragen, ebenso wie es unzulässig ist, nur die Firma einer offenen Handelsgesellschaft oder Kommanditgesellschaft einzutragen, da bei einem Übergang dieser Firmen auf Ausländer die Vorschrift des § 2 verletzt werden könnte. Nach den meisten Landesrechten (nur nicht Lübeck und Oldenburg, vgl. Bergmann a. a. O. S. 25) ist auch der Wohnort des Reeders einzutragen. Ist dies geschehen, so soll nach einer Entsch. des Reichsgerichts (Bd. VII der Entsch. für Strafsachen S. 65 ff.) der Reeder verpflichtet sein, bei Strafe (vgl. §§ 11, 12, 15 Ges.) auch jede Veränderung seines Wohnorts anzuzeigen. Dieser Verletzung werden sich wohl die meisten Reeder schuldig machen, da nur selten ein Besitzer von Schiffsparten wissen wird, dafs ihm diese Verpflichtung obliegt. In Mecklenburg ist auch Name und Wohnort des Korrespondentreeders, in Hamburg und Mecklenburg auch der Name und Wohnort des Kapitäns einzutragen.

Zu § 7. Bei der ersten Eintragung eines neu erbauten Schiffs begnügen sich die Registerbehörden mit einer beglaubigten Erklärung des Vorstandes der Werft darüber, dafs und wann das Schiff von dieser Werft erbaut und für wessen Rechnung dasselbe erbaut ist (Bauattest). Da nur fertige Schiffe eingetragen werden dürfen, mufs aus dem Attest namentlich auch hervorgehen, dafs das Schiff fertiggestellt, d. h. geeignet ist, in See zu gehen, sobald es dazu ausgerüstet und bemannt wird (Finnland Art. 2 definiert genau, wann ein Schiff als fertig anzusehen ist, vgl. auch Schiffsvermessungsordnung von 1895 § 26). Ist dasselbe für Rechnung einer Reederei erbaut, so wird, um das Verhältnis der Parte festzustellen, aufserdem eine beglaubigte Erklärung sämtlicher Teilhaber erforderlich sein, vgl. Bergmann S. 115.

24a) Nach Einführung der neuen Vorschriften vom 1. März 1895 — auch andere Staaten haben ähnliche Änderungen vorgenommen — sind die Modalitäten, unter denen die Schiffsmefsbriefe gegenseitig anerkannt werden, zum Teil geändert. Es sind diese neuen Modalitäten im Centralblatt für das Deutsche Reich bisher in betreff folgender Staaten veröffentlicht: im Centralblatt von 1895 S. 385: Dänemark, Centralblatt von 1896 S. 228: Schweden, S. 415: Grofsbritannien, S. 437: Frankreich, S. 483: Spanien, S. 471: Österreich-Ungarn, S. 583: Norwegen, S. 624: Belgien.

Zu den §§ 8 bis 10. Durch das Certifikat soll der Beweis der Nationalität des Schiffs geführt werden, sowohl im Frieden wie im Kriege; im Frieden mit Rücksicht auf die von gewissen Nationen anderen Nationen und deren Schiffen vertragsmäfsig zugesicherten Rechte, im Kriege, um den kriegführenden Mächten die Möglichkeit zu gewähren, festzustellen, ob ein Schiff dem eigenen Staate angehört oder als neutrales oder als feindliches zu betrachten ist. Das Certifikat ist eine öffentliche Urkunde, deren öffentlicher Glaube auch von fremden Nationen anerkannt wird. Weil dem so ist, so mufs nicht nur mit der gröfsten Sorgfalt darüber gewacht werden, dafs die im Certifikat enthaltene Angabe über die Nationalität des Schiffs der Wahrheit entspricht, sondern es mufs auch dafür gesorgt werden, dafs diese Wahrheit stets geprüft werden kann. Daraus erklären sich die so komplizierten Vorschriften über die in das Schiffsregister einzutragenden Punkte, sowie die Anordnung, dafs das Certifikat genau mit dem Schiffsregister übereinstimme, wennschon ersteres nicht gerade eine wörtliche Abschrift des letzteren zu enthalten braucht. Das Certifikat ist das wichtigste Schiffspapier. Das H.G.B. hat dasselbe als Legitimationspapier für die Schiffe eingeführt. Die früher in Deutschland übliche Legitimation der Schiffe (Seepafs oder Schiffspafs und Beilbrief oder Bielbrief) ist gänzlich beseitigt[25]). Der „Seeausgangspafs“ der Zollbehörde — vgl. Nr. 70 der Normativbestimmungen für Hafenregulative im Centralblatt von 1888 Nr. 33 —, der lediglich im Zollinteresse erteilt wird, ist damit nicht zu verwechseln. — Nach § 10 darf der Schiffer nicht schon nach Eintragung des Schiffs in das Register (Art. 433 H.G.B.) sondern erst nach „Ausfertigung“ des Certifikats die Flagge führen. Dies hat den Sinn, dafs er in der Lage sein mufs, sofort jederzeit durch Vorzeigung des Certifikats sein Flaggenrecht zu beweisen. Korrekter wäre es gewesen, statt „Ausfertigung“ zu sagen: „Aushändigung“ — wie § 21 des österreichischen Gesetzes über die Registrierung der Seehandelsschiffe vom 7. Mai 1879 (§ 21) auch bestimmt. Die Formulare

25) In Bem. 9 zu Art. 435 wurde von Lewis, 2. Aufl. der Seepafs noch als ein, mit Rücksicht auf völkerrechtliche Verträge vorkommendes Papier erwähnt. In der That konnte in Bremen mit Rücksicht auf eine Bestimmung des Vertrags der Hansestädte mit der Türkei vom 18. Mai 1839 ein Seepafs fakultativ erteilt werden. Dies hat nun aufgehört, da an die Stelle dieses Vertrags der Vertrag des Deutschen Reichs mit der Türkei vom 26. August 1890 getreten ist. Nach dem Anhang des hamb. Gesetzes über die Schiffspapiere vom 22. Dezember 1865 kann dort auf Verlangen auch noch ein „Hamburgischer Bielbrief“ auf Grund eidlicher Aussagen, welche die Erbauung eines Schiffs feststellen, ausgegeben werden, ähnlich in Lübeck (§ 6 Verordn. vom 22. Juli 1868) und Oldenburg (Art. 4 der Verordn. vom 27. April 1874). Diese Beilbriefe sind nichts weiter als amtliche Zeugnisse über die Erbauung, welche für inländische Schiffe nach dem Reichsgesetz nicht mehr nötig sind, für ausländische Schiffe von Wert sein können.



für die Certifikate werden durch Beschlufs des Bundesrats festgestellt, die jetzt geltenden Formulare beruhen auf Beschlüssen vom 31. Januar 1889 (Centralblatt S. 227) und vom 25. November 1891 (Centralblatt S. 320).

Seit Frühjahr 1881 wurde auf Anregung der technischen Kommission für Seeschiffahrt auf Antrag — neben dem vollständigen Certifikat auch ein beglaubigter Auszug aus demselben, in welchem die Vermerke über die Eigentumsverhältnisse und Verpfändungen fehlten, erteilt. Dies Verfahren hatte den Vorteil, dafs das Certifikat selbst meistens einige Zeit an Bord des Schiffs entbehrt werden konnte, so dafs inzwischen vorgekommene Veränderungen über Eigentumsverhältnisse und Verpfändungen nachgetragen werden konnten. Freilich reichte überall im Ausland der Certifikatsauszug nicht aus, z. B. nicht in England. Als nach Erlafs der Schiffsvermessungsordnung vom 20. Juni 1888 ein neues Formular für die Certifikate festgestellt wurde, ist es unterlassen, auch ein solches für beglaubigte Auszüge festzustellen, angeblich weil neben den Mefsbriefen nach der neuen Schiffsvermessungsordnung dafür kein Bedürfnis sei (vgl. allgem. Verfügung des Preufs. Justizm. vom 25. Juni 1891 J.M.Bl. S. 128). Dies ist zu bedauern, da sich diese Auszüge als praktisch erwiesen hatten und durch die Mefsbriefe die Nationalität nicht bewiesen werden kann.

Zu § 11. Bergmann a. a. O. S. 28 ff. nimmt gegen die 2. Ausgabe des Lewisschen Kommentars (Bemerkung zu Art. 436) an, dafs die Eintragung der Veränderungen (Abs. 1) gleichzeitig in dem Register und dem Certifikat geschehen müsse, so dafs also z. B. die Umschreibung des Eigentums von Schiffen oder Schiffsparten nur dann geschehen könne, wenn das Certifikat der Registerbehörde vorliege. Das gegenteilige Verfahren bei Verpfändungen beruhe nur auf Landesgesetz. Danach würde, zumal wenn Certifikatsauszüge nicht mehr erteilt werden (vgl. Bemerkung zu den §§ 8 bis 10), eine solche Umschreibung im Register bei Abwesenheit des Schiffs vom Heimatshafen fast unmöglich sein. Diese Ansicht kann aber nicht gebilligt werden. Schon bei der Beratung in Hamburg (Prot. S. 1706) wurde die Möglichkeit, dafs Register und Certifikat einen verschiedenen Inhalt haben könnten, erwähnt. In England ist ausdrücklich vorgeschrieben, dafs Veränderungen der Eigentumsverhältnisse zunächst im Register eingetragen und später im Certifikat nachgetragen werden können und zwar entweder von dem Registerbeamten des Heimatshafens, wenn das Schiff dorthin kommt, oder von einem andern britischen Registerbeamten (wenn das Schiff früher einen andern Hafen, wo ein solcher residiert, erreicht) auf Requisition des zuständigen Registerbeamten, dem der Schiffer auf Erfordern das Certifikat bei Vermeidung einer Strafe vorlegen mufs (vgl. *Merch. sh. act* 1894 *sect* 20). Der Kongrefs zu Brüssel läfst in seinem Gesetz-

vorschlag (Art. 6 vgl. *Actes du congrès* S. 412) ebenfalls die nachträgliche Eintragung aller Veränderungen im Certifikat nach Rückkehr des Schiffs in den Heimatshafen zu und verpflichtet den Schiffer nur, dasselbe der Registerbehörde vorzulegen, bevor er den Hafen verläfst. — Soll das Register seinen Zweck erfüllen, so mufs sich die Eintragung der Veränderungen sofort an die Anzeige, welche nach § 12 in einer Frist von 6 Wochen geschehen mufs, anschliefsen. Diese kurze Frist hätte keinen Sinn, wenn dies nicht geschieht. Es ist wohl zu beachten, dafs nur die Register, nicht die Registerakten öffentlich sind. Das Interesse aller dritten Personen erheischt daher dringend eine schleunige Eintragung der angemeldeten Veränderungen in die Register. Diesem Interesse ist mit einer vielleicht Jahre langen Aufspeicherung der Anmeldungen bei den Akten nicht gedient. Wird ein auf der Reise befindliches Schiff veräufsert, so würde, wenn die Ansicht Bergmanns richtig wäre, trotz des sich sofort durch Vertrag vollziehenden Eigentumsübergangs (Art. 439) die Verpfändung des Schiffs und somit die Sicherung des Verkäufers durch eine solche wegen der Restkaufgelder unmöglich sein, da diese die vorherige Eintragung des Eigentums des Erwerbers voraussetzt. Der Wortlaut des Gesetzes unterstützt auch die hier vertretene Auslegung. § 8 des Gesetzes spricht nur von der Ausfertigung des Certifikats, welche sich unmittelbar an die erste Eintragung des Schiffs anschliefst und das Certifikat soll gleichlautend mit dieser ersten Eintragung sein. Das Gesetz sagt aber nirgends, dafs diese völlige Übereinstimmung auch später stets notwendig vorhanden sein müsse. Der Vorschrift in § 11 Abs. 1 ist auch dann genügt, wenn die Eintragung der Veränderungen später im Certifikat geschieht, sobald es dem Registerrichter zu diesem Zweck eingereicht wird. Diese Veränderungen ändern an der Nationalität des Schiffs nichts, sind also für den Beweis derselben, dem doch das Certifikat dienen soll, nicht erheblich. Sind die Veränderungen solche, welche einen Verlust der Nationalität bedingen, so tritt die schärfere Vorschrift § 11 Abs. 2 ein, welche eine Rückgabe des Certifikats fordert. Veränderungen des Rauminhalts und der Gröfse des Schiffs werden (vgl. oben S. 120 N. 24) in dem jetzt an Bord geführten Schiffsmefsbrief nachgetragen, so dafs hierüber stets die nötigen Ausweise auch vor Eintragung im Certifikat auf dem Schiff vorhanden sind.

Ein „Untergang“ des Schiffs ist erst dann vorhanden, wenn das Schiff entweder verloren gegangen, verschollen (Art. 886) oder thatsächlich zerstört ist, so dafs kein Schiff, sondern nur noch einzelne Trümmer vorhanden sind. Es liegt also nicht schon dann „Untergang“ vor, wenn das Schiff als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemniert ist. Es kann der Untergang nur die Folge dieser Kondemnation sein (anders Bergmann a. a. O.). Ein Untergang ist auch dann nicht vorhanden, wenn unter Bei-

behaltung und ohne Trennung der Hauptbestandteile das Schiff im übrigen abgetragen und gleichzeitig neu aufgebaut wird (vgl. l. 24 § 4 *D. de leg.* 30. 1); wird es successive repariert, so kann es als dasselbe angesehen werden, wenn auch allmählich alle seine früheren Bestandteile durch neue ersetzt sind, einschliefslich des Kiels (vgl. Pöhls, Seerecht I S. 44). Waren aber die wesentlichen Bestandteile des Schiffs einmal aus ihrem Verbande getrennt, so ist ein aus diesen neu gefügtes Schiff nicht mehr dasselbe (l. 10 § 7 *quibus modis usufr. Dig.* 7. 4)[26]). Das Schiff geht dagegen nicht unter, wenn es z. B. durch Verlängerung, Veränderung der Takelage oder durch Umwandlung eines Segelschiffs in ein Dampfschiff (durch Einsetzen einer Maschine) wesentlich verändert wird. Es kann dadurch freilich zu einem Schiff anderer Gattung werden und es kann sich empfehlen, in solchem Fall den Antrag auf Ausfertigung eines neuen Certifikats unter Zurückreichung des alten zu stellen. In dem neuen Certifikat sind dann aber Ort und Zeit der ersten Erbauung und die auf dem alten Schiff eingetragenen Pfandrechte mit zu verzeichnen.

Stellt der Reeder den Erwerb durch Seefahrt ein, so kann er die Löschung des Schiffs im Register gegen Abgabe einer bezüglichen Erklärung unter Rückgabe des Certifikats fordern.

Schiffe, denen nur fakultativ die Eintragung behufs Erlangung des Rechts zur Führung der Reichsflagge gestattet ist (Schiffe unter 50 Kubikmeter, die im Gesetz vom 15. April 1885 genannten Schiffe) sind auf Antrag unter Rückgabe des Certifikats ohne nähere Nachweise zu löschen. — In betreff des Verlustes des Rechts zur Führung der Reichsflagge s. oben zu § 2.

Die Löschung des Schiffs im Register hat an sich keine privatrechtliche Wirkung, insbesondere bleiben die Verpfändungen trotz dieser Löschung bestehen, was § 5 des lübischen Gesetzes vom 18. Januar 1882 ausdrücklich ausspricht, aber auch von den nach den übrigen Landesgesetzen eingetragenen Pfandrechten gilt. Es bleiben die Verpfändungen also trotz Löschung des Schiffs selbst im Register eingetragen und erreichen (abgesehen von sonstigen Gründen, z. B. Untergang des Schiffs vgl. Bem. zu Art. 452, 780) erst durch besondere Tilgung (Löschung) im Register ihr Ende. Bremen (§ 29 des Gesetzes vom 15. Dezember 1887) schreibt praktisch vor, dafs die Pfandgläubiger von der Löschung des Schiffs im Register zu benachrichtigen sind. Es dürfte dies auch

26) Nach Desty § 8 befolgen die amerikanischen Gerichte über diese Materie folgende Grundsätze: „Wenn das Gerüste des Schiffsrumpfs bei dem Neubau (*rebuilding*) nicht abgebrochen wurde, so behält das Schiff seine Identität, aber wenn jede Planke (*timber*) erst abgetrennt (*dislocated*) wurde, bevor sie wieder zu dem neuen Schiff verwandt wurde, so ist das Schiff ein neues, selbst wenn das Schiffsmodell beibehalten wurde.“ Dahlström (Den svenska privata sjörätten 1882 S. 3) fordert nur, dafs aufser dem Kiel so viele Spanten im Verbande bleiben, dafs die alte Grundform erkennbar und erhalten bleibt.

für die Registerbehörde der übrigen Bundesstaaten ein *nobile officium* sein, da in einem solchen Fall regelmäfsig für die Gläubiger ein Einschreiten nötig sein wird.

Zu den §§ 13 bis 15. Das Gesetz ergänzt seine Anordnungen nicht durch blofse Ordnungsstrafen, sondern durch Kriminalstrafen. § 13 droht dem Führer harte Strafe und aufserdem fakultativ Konfiskation des Schiffs für den Mifsbrauch der deutschen Flagge an, §§ 14 und 15 setzen geringere Strafen gegen diejenigen fest, welche nur die Vorschriften aufser acht lassen, die vor Ausübung des Rechts zu beobachten sind. Zuständig sind in allen Fällen die Strafkammern der Landgerichte (§ 74 Ziff. 1 Gerichtsverfassungsgesetz)[27]. Die Strafbestimmungen setzen Vorsatz voraus, also wissentliche Übertretung, so Stenglein S. 591 (Schaps S. 46 will auch blofse Fahrlässigkeit bestrafen), die Konfiskation Mitschuld des Reeders. Sind einzelne Mitreeder nicht mitschuldig, so wird ihnen ihr Anrecht (auf den Erlös) vorzubehalten sein.

Zu § 16. Diese Vorschrift beziehen Wagner S. 166 und Bergmann a. a. O. S. 38, ebenso Schaps S. 52, König, Handbuch des Konsularwesens S. 283 auch auf solche Schiffe, welche im Ausland für deutsche Rechnung erbaut werden. Dies ist aber doch wohl nur dann richtig, wenn die Werft zunächst das fertige Schiff bei den dortigen Registerbehörden als ihr Eigentum eintragen liefs und unter dortige Flagge gebracht hatte (vgl. Ges. vom 15. April 1885 Abs. 1 in betreff solcher Schiffe, die in Deutschland für auswärtige Rechnung gebaut werden). Wird das Schiff bereits bei Fertigstellung ein deutsches Schiff, so steht nichts entgegen, rechtzeitig dessen Registrierung in einem deutschen Hafen zu verlangen, was dadurch erleichtert wird, dafs vor der Registrierung eine Vermessung durch die deutsche Vermessungsbehörde nicht erforderlich ist, die Eintragung der Gröfse vielmehr auf Grund ausländischer Mefsbriefe geschehen kann, und nur später im Inlande nachzuholen ist (vgl. Bergmann a. a. O. S. 24 Anweisung vom 13. Februar 1874 Centralbl. S. 223, abgedruckt bei Bergmann a. a. O. S. 80, vgl. § 31 der Schiffsverm.-Ordn. vom 1. März 1895). Während bei inländischen Schiffen die Registrierung nicht von einem Nachweise der Seetüchtigkeit abhängig ist, sind, um den Mifsbrauch der deutschen Flagge durch

27) Es ist dem Sinn und Geist dieser Gesetze widersprechend, mit Schaps S. 47 und Perels, Öffentliches Seerecht S. 62 anzunehmen, dafs die Strafen des § 13 nur dann eintreten, wenn die That in deutschen Küstengewässern und (so Schaps S. 49), dafs die Strafen des § 14 nur dann eintreten, wenn dieselbe entweder in solchen oder auf hoher See begangen ist, was alles aus Art. 4 St.G.B. gefolgert wird. Die deutsche Flagge und deren Gebrauch hat gerade im Ausland und auf hoher See erst ihre rechte Bedeutung. Es ist anzunehmen, dafs die Regel des Art. 4 St.G.B. hier durch ein Specialgesetz durchbrochen ist. So Stenglein S. 591, 592.

seeuntüchtige ausländische Schiffe zu verhüten; an die deutschen Konsuln Anweisungen ergangen, welche eine Prüfung der Seetüchtigkeit vor Erteilung des Flaggenattestes anordnen[28]).

VI. Zur Vergleichung diene folgende Übersicht von Bestimmungen ausländischer Rechte: Es fordern als Voraussetzung der nationalen Flagge, dafs alle Reeder Inländer (einschliefslich inländischer korporativer Gesellschaften) seien: Grofsbritannien (M. Act. v. 1894, sect. 1), Portugal (Ges. vom 8. Juli 1863), Finnland (Art. 6 der Vorstand von Aktiengesellschaften mufs auch aus Inländern bestehen), Belgien (Ges. vom 20. Januar 1873, läfst aber auch Fremde, die dort ein Jahr lang wohnen oder mit königlicher Genehmigung dort ihren Wohnsitz genommen haben, zu), Spanien, Türkei, Ägypten, Vereinigte Staaten von Nordamerika (Ges. vom 26. Juni 1884), Chile (jedoch auch drei Jahre dort wohnende Fremde), Brasilien, Mexico, Uruguay, Venezuela, Salvador und Peru (letztere beiden mit einigen Ausnahmen), Rufsland (Art. 138) läfst auch „in der gesetzlichen Ordnung begründete", d. h. russische Handelshäuser zu, wenn einer der disponierenden Chefs ein Russe ist und fremde Mitreeder, wenn der dirigierende Reeder russischer Unterthan ist. In Frankreich (Ges. vom 21. September 1793, 11. Juni 1845, Reglem. von 1866) müssen die Hälfte, in Österreich-Ungarn (Ges. vom 7. Mai 1879) zwei Dritteile in obigem Sinne Inländer, in Italien (Gesetz betr. die Handelsmarine Art. 40) zwei Dritteile Inländer oder Fremde, die dort fünf Jahre lang wohnen, oder Handelsgesellschaften mit dem Sitz in Italien oder mit dem Sitz aufserhalb Italiens, wenn ein Italiener solidarhaftendes Mitglied ist und sein Name in der Firma ist, endlich auch italienische Zweigniederlassungen auswärtiger Gesellschaften, in Schweden (Art. 1) zwei Dritteile schwedische oder norwegische Unterthanen sein (der Korrespondenzreeder schwedischer Unterthan) oder es mufs das Schiff einer in Schweden domizilierten Aktiengesellschaft gehören, deren Vorstand aus Aktionären besteht, die schwedische Unterthanen sind. In Norwegen (Art. 1) müssen alle Reeder norwegische oder schwedische Unterthanen (der Korrespondenzreeder norwegischer Unterthan) sein oder es mufs das Schiff einer in Norwegen domizilierten Aktiengesellschaft gehören, deren Vorstand aus Aktionären besteht, die norwegische

---

28) Die neueste im Jahre 1891 ergangene Weisung (Centralblatt von 1891 S. 176) hat folgenden Inhalt: Von weiterem kann Abstand genommen werden, wenn das Schiff in den letzten sechs Monaten vor der Nachsuchung des Flaggenattestes bereits von einem Besichtiger des *Board of Trade* oder des *Germanischen Lloyd*, des *Britischen Lloyd*, des *Bureau Veritas* oder *The British Corporation for the Survey and Registry of Shipping* untersucht ist und dabei ein Attest höchster Klasse erhalten hat, auch sonst hinsichtlich seiner Seetüchtigkeit zu Zweifeln keinen Anlafs giebt. In allen anderen Fällen ist vor der Erteilung des Flaggenattestes besonders zu prüfen, ob die Untersuchung des Schiffes durch einen Besichtiger des britischen *board of trade* herbeizuführen ist.

Unterthanen sind. In Dänemark (Art. 1) müssen mindestens zwei Dritteile Inländer oder wenigstens fünf Jahre lang im Inland angesessen sein oder das Schiff mufs einer Aktiengesellschaft gehören, deren Vorstand im Inland seinen Sitz hat und aus Aktionären besteht, welche die genannten bei physischen Personen erforderten Bedingungen erfüllen[28a]). Aufserdem fordern: dafs der Schiffsführer Inländer sein müsse: Frankreich, Österreich-Ungarn, Rufsland (Art. 190, aber seit 1868 Ausnahmen gestattet), Finnland, Portugal, Brasilien, Mexico, Peru, Venezuela, Vereinigte Staaten von Nordamerika. In Frankreich und den Vereinigten Staaten von Nordamerika müssen auch sämtliche Offiziere Inländer sein. Von der Schiffsmannschaft müssen in Frankreich und Rufsland (mit Ausnahmen seit 1868) $^3/_4$, in Österreich-Ungarn und Vereinigten Staaten $^2/_3$ Inländer sein. Endlich fordern nationalen Ursprung des Schiffs noch: Vereinigte Staaten von Nordamerika, Griechenland, Portugal, Mexico.

Fast überall sind Schiffsregister als obligatorisch für gröfsere Schiffe eingeführt, in welches auch die Eigentumsveränderungen eingetragen werden. In dies Register oder besondere zu diesem Zweck bestehende Register werden auch Hypotheken mit ähnlicher Wirkung wie Grundstückshypotheken eingetragen (Grofsbritannien und Nordamerika, Belgien, Frankreich, Dänemark, Italien, Rumänien, Spanien, Niederlande, Portugal, Mexico, Uruguay, Argentinien). Den Registern wird eine privatrechtliche Bedeutung nach Art der Grundbücher beigelegt, welche in dem Satz Ausdruck findet, dafs gutgläubigen Dritten gegenüber nur der als Eigentümer gilt, der im Register eingetragen ist, und ihm die rechtliche Verfügung über das Schiff zusteht. Einige Gesetzgebungen gehen sogar weiter, indem sie auch unter den Kontrahenten selbst das Eigentum veräufserter Schiffe erst durch die Eintragung übergehen lassen[29]).

28a) Grofsbritannien und Dänemark enthalten auch Bestimmungen in betreff der Inländer, welche im Ausland Angehörige (Bürger) eines fremden Staats geworden sind, womit an sich der Verlust der inländischen Staatsangehörigkeit nicht verbunden ist. In Grofsbritannien wird verlangt, dafs solche Personen der Königin zuvörderst einen Treueid schwören und aufserdem ihren Wohnsitz im britischen Reich nehmen oder doch Teilhaber einer britischen Firma sein müssen. Dänemark stellt solche Personen den Ausländern gleich. Bei uns stehen sie, so lange nicht nach § 13 Ges. vom 1. Juni 1870 der Verlust der Staatsangehörigkeit eintritt (z. B. durch zehnjährigen Aufenthalt im Ausland), den Inländern gleich.

29) Frankreich: Lyon-Caën V S. 54, 73—78. Hier nimmt die neuere Rechtsprechung an, dafs der Verkauf von Schiffen oder Schiffsparten gutgläubigen Dritten gegenüber erst gültig wird durch Eintragung in das Register und auf dem Certifikat (*mutation en douane*). Nur der eingetragene Eigentümer kann im Sinne des Art. 195 *Code* über das Schiff verfügen und dasselbe verpfänden; er ist wegen aller Schiffsschulden haftbar; das Schiff gehört, wenn er falliert, seiner Konkursmasse. Jedoch gilt dies nicht im Fall eines Eigentumswechsels durch Erbgang. Da die Eintragung im Certifikat unerläfslich ist, hat eine Veräufserung des Schiffs, während dasselbe unterwegs ist, Dritten gegenüber keine Gültigkeit.

Der auf dem Seerechtskongreſs zu Brüssel von 1888 beschlossene Entwurf eines internationalen Gesetzes enthält auch

---

Groſsbritannien: Im Fall einer Veräuſserung eines Schiffs oder von Schiffsparten muſs die Eintragung in das Register geschehen, da nach *sect.* 43 der *Merch. sh. act* von 1854 (jetzt *sect. 59 Act* von 1894) der eingetragene Eigentümer gegenüber gutgläubigen Dritten allein zur Verfügung über das Schiff befugt bleibt, und dasselbe auch, falls er falliert, seiner Konkursmasse gehört. Jedoch gilt letzteres nicht, wenn ein gutgläubiger Erwerber sich im Besitz befindet und aus irgend einem Grund vergeblich seine Eintragung nachgesucht hat. Ist der Erwerber eingetragen, so gilt er allein — wenn er gutgläubig ist — als Eigentümer (*he stands good upon the register*). Die Eintragung in das Certifikat kann später erfolgen (s. oben V Bem. zu § 11). Der eingetragene Eigentümer quittiert gültig über alle Gelder, die ihm auf Grund entgeltlicher Rechtsgeschäfte (*by way of consideration*) für Schiffsrechnung gezahlt oder vorgeschossen werden. Aber es kann der eingetragene Eigentümer gegen persönliche Ansprüche Dritter, z. B. aus einem Verschulden der Besatzung einwenden, daſs er nicht der wahre Eigentümer ist. Gegen ihn erbringt das Register dann nur einen *prima facie*-Beweis (vgl. Abbott S. 31—33. 82; Malachlan S. 37—40). *Inter partes* wird das von dem Registereigentum verschiedene wahre Interesse am Schiff (*beneficial interest*) geschützt. Dasselbe kann auch von den Gläubigern des Interessenten in Anspruch genommen werden. Der *beneficial owner* haftet wegen gesetzlicher Strafen solidarisch mit dem *registered owner* (*sect. 57, 58 Act* von 1894).

Italien Art. 483—489, Rumänien Art. 493—499: Keine Veräuſserung von Schiffen oder Schiffsparten hat Wirkung gegen Dritte vor der Eintragung in das Schiffsregister des Heimatshafens oder — falls die Veräuſserung im Ausland geschieht — vor Eintragung in ein von dem italienischen Konsul zu führendes Register, von welchem dieser einen Auszug an das Heimatsregister zu senden hat. Auſserdem ist zur Gültigkeit gegen Dritte eine Eintragung auf dem Certifikat (*atto di nazionalità*) erforderlich und muſs regelmäſsig gleichzeitig geschehen, jedoch können die Kontrahenten den Registerbeamten ersuchen, mit dieser Eintragung den Konsul oder Registerbeamten des Hafens, welchen das Schiff zuerst erreicht, zu beauftragen.

Belgien Art. 2: Es ist für alle belgischen Schiffe in Antwerpen ein besonderes Eigentums- und Hypothekenregister (*bureau de la conservation des hypothèques*) eingerichtet, in welches alle Veräuſserungen und Verpfändungen einzutragen sind. In betreff der ersteren heiſst es: „*Jusque là ils ne peuvent être opposés aux tiers qui auraient contractés sans fraude.*"

Portugal: Art. 490 schreibt die gleichzeitige Eintragung der Veräuſserung in das Schiffsregister des Heimatshafens beziehentlich des Konsuls (mit Pflicht zur Einsendung eines Auszugs an jenes Register), sowie auf dem Certifikat vor. Nach Art. 585 sollen für Schiffshypotheken dieselben Grundsätze gelten wie für Hypotheken der Grundstücke.

Spanien Art. 22 Nr. 2, 573 Al. 1: Jede freiwillige Veräuſserung eines Schiffs muſs in das Schiffsregister (welches einen Teil des Handelsregisters bildet) eingetragen werden, um Wirkung gegen Dritte zu erlangen.

Argentinien Art. 859—866: Eigentumsrecht und Hypotheken an Schiffen (über 6 Tonnen) werden in besondere hierfür bestimmte Register eingetragen, bei Verkäufen im Ausland in ein Register des Konsuls, welcher dem Heimatsregister Mitteilung machen muſs. Freiwillige Veräuſserungen ohne Eintragung haben keine Wirkung gegenüber dritten Personen.

Holland Art. 309; Chile Art. 830, 833; Honduras Art. 831: bei Schiffen über 10 Tonnen; Brasilien Art. 468: bei Schiffen, die auf hohe See gehen; Uruguay Art. 1031: fordern Schriftlichkeit und Eintragung nicht bloſs Dritten gegenüber, sondern auch unter den Kontrahenten.

Mexico Art. 19, 21, 26, 647: hat keine eigenen Schiffsregister, es werden aber in den Handelsregistern auf dem Blatt jedes Kaufmanns auch

dem entsprechende Bestimmungen (Art. 5 bis 9 der Beschlüsse *Actes du congrès* S. 194 ff., 412 ff.), deren Inhalt kurz der ist: Eigentum und alle dinglichen Rechte an Seeschiffen mit Ausnahme der gesetzlichen Pfandrechte (*privilèges*) bedürfen der Eintragung im Register (*„ils ne pourront être opposés aux tiers qu'à dater de leur inscription"*), die Eintragung im Certifikat ist ebenfalls vorgeschrieben, kann aber nachträglich erfolgen und ist nicht wesentlich (vgl. oben V zu § 11). Veräufserungen oder Belastungen während der Reise werden von den zuständigen ausländischen Beamten oder dem Konsul beurkundet und vorläufig auf dem Certifikat bemerkt; dieselben können telegraphisch dem Heimatsregister gemeldet werden, welches eine provisorische Eintragung veranlafst, die aber binnen bestimmter Frist in eine ordentliche Eintragung nach Vorlegung der Urkunden umzuwandeln ist. Diese Vorschläge bringen in der That die obigen Gedanken zum vollkommensten Ausdruck. Es ist durchaus zu wünschen, dafs bei einer Revision unseres Seerechts das deutsche Recht sich nach dieser Richtung fortentwickele und allmählich auf dieser Basis ein Weltrecht entstehe. Das Bürgerliche Gesetzbuch fand den unfertigen Zustand unserer Schiffsregister vor und konnte daher ein solches neues Recht nicht schaffen. Trotzdem ist zu bedauern, dafs es sich in seinen Bestimmungen über das eingetragene Schiffspfand (vgl. oben IV C.) gerade den am wenigsten entwickelten Landesrechten angeschlossen hat. Vgl. im übrigen über die Immobilisierung der Seeschiffe die Bemerkungen zu Art. 439. Das Verhältnis der Zwangsversteigerung und der dieser in ihren Wirkungen gleichgestellten Verkäufe des Schiffs zum Schiffsregister ist im vorstehenden nicht berücksichtigt (vgl. hierüber Art. 767 und Bemerkungen zu diesem Artikel).

---

seine Schiffe, deren Eigentumsverhältnisse und Hypotheken verzeichnet, um Wirkung gegen Dritte zu erlangen.

Vereinigte Staaten von Nordamerika (*Act* von 1850 Art. 4192 *revised statutes*): fordern Eintragung in besondere Register (*books*), die neben dem Schiffsregister von denselben Beamten geführt werden, für jede Veräufserung und Mortgage. Ohne solche sind dieselben gutgläubigen Dritten gegenüber wirkungslos. Eintragung in das Certifikat ist nicht erforderlich.

Schweden (§ 2), Norwegen (§ 2) verordnen, dafs ein Schiffsregister zu führen ist, in welches auch vollständige (zuverlässige) Angaben über die Eigentumsverhältnisse aufzunehmen sind. Eine privatrechtliche Bedeutung dieser Register wird im Gesetz nicht erwähnt. Dagegen hat Dänemark (Seegesetz §§ 2 und 3 und besonderes Gesetz über Schiffsregister vom 1. April 1892) Schiffsregister, die im weitesten Umfang privatrechtlichen Zwecken dienen: das Eigentum der registrierten Schiffe wird durch Eintragung in das Register (nicht das Certifikat) beziehentlich mit Rückdatierung auf den Tag der Anmeldung erworben (Seegesetz § 3, Registergesetz §§ 21 ff., 39). Hypotheken und sonstige Rechte am Schiff entstehen ebenfalls durch Eintragung in das Register, wobei dieselben Regeln gelten wie bei Grundstückshypotheken (§ 46 Registergesetz). In Rufsland und Finnland, Österreich-Ungarn, sowie in Guatemala, Salvador, Columbien, Nicaragua haben die Schiffsregister keine privatrechtliche Bedeutung, in den übrigen Ländern fehlen solche noch.

Art. 439.

Bei der Veräufserung eines Schiffs oder eines Anteils am Schiff (Schiffspart) kann zum Eigentumserwerb die nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts etwa erforderliche Übergabe durch die unter den Kontrahenten getroffene Vereinbarung ersetzt werden, dafs das Eigentum sofort auf den Erwerber übergehen soll.

Neues H.G.B. § 474 (letzter Entwurf § 466) ist übereinstimmend, jedoch mit dem Eingang:

„*Wird ein zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmtes Schiff oder ein Anteil an einem solchen Schiff (Schiffspart) veräufsert, so kann die nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts zum Eigentumsübergang erforderliche Übergabe* u. s. w. (vgl. unten Bem. Nr. 5).

1. Für den Erwerb des Eigentums an Schiffen bestand nach dem früheren Recht kein anderes Princip als in betreff sonstiger Gegenstände. Es war also dazu die Tradition erforderlich. Doch galt eine symbolische Tradition als ausreichend, und diese wurde von den einen in der Übertragung der Dokumente über das Eigentum des Veräufserers (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 31. Dezember 1839, vom 25. November 1841 in Seufferts Archiv VIII Nr. 111, X Nr. 232), von anderen sogar schon in der Vollziehung des Kaufvertrags gefunden (Pöhls, Seerecht I S. 104; Kaltenborn, Seerecht I S. 110; vgl. auch § 1396 preufs. A.L.R. II 8). Der preufs. Entwurf des H.G.B. (Art. 389) fordert für den Erwerb des Eigentums einen gerichtlichen oder notariellen Vertrag, der österreichische Entwurf des Seerechts (§ 8) erklärt die Grundsätze des A.B.G.B. für mafsgebend; für das Veräufserungsgeschäft selbst, als die Quelle obligatorischer Wirkungen, enthält weder der eine noch der andere Bestimmungen. Der von dem Referenten der Hamburger Konferenz ausgearbeitete Entwurf der Vorschriften über das Schiffsregister fordert zur Rechtsbeständigkeit des Veräufserungsgeschäfts selbst Schriftlichkeit, verlangt jedoch eine weitere Form für die Übertragung des Eigentums nicht. Der betreffende Art. 391 lautet nämlich hier:

Ein Vertrag, durch welchen das Eigentum eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffs oder ein Anteil an demselben übertragen werden soll, mufs schriftlich errichtet werden, um rechtsgültig zu sein.

Zum Erwerbe des Eigentums ist die Übergabe nicht erforderlich.

Hiergegen wurde jedoch geltend gemacht, dafs diese Vorschrift im Widerspruch stehe mit dem bis dahin geltenden gemeinen deutschen Seerecht und dem Geiste des H.G.B. überhaupt, soweit dasselbe bereits beraten sei. Ebenso mit dem praktischen Bedürfnis, da die Eigentümer häufig (namentlich im Kriege) ein Interesse daran hätten, über ein in der Fremde befindliches Schiff ein Veräufserungsgeschäft zu schliefsen; dies geschähe im Wege der Korrespondenz, der man doch nicht die Bedeutung einer Urkunde beilegen werde (Prot. S. 1693 f.). Infolge davon wurde die Streichung des ersten

Absatzes beschlossen, wodurch also für diejenigen obligatorischen Veräufserungsgeschäfte, welche als Handelsgeschäfte aufzufassen sind, nach Art. 317 H.G.B. vollständige Formlosigkeit eingeführt wurde, für alle übrigen die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts für mafsgebend erklärt wurden (vgl. unten Nr. 4).

Die Streichung des ersten Absatzes des Art. 391 gab Veranlassung, sich über die Voraussetzungen für die Übertragung des Eigentums schlüssig zu machen. Man schlug zunächst, ebenso wie der preufsische Entwurf, eine gerichtliche oder notarielle Urkunde vor, indem man darauf hinwies, dafs es gerade im Seeverkehr sehr wichtig sei, bei Veräufserungen von Schiffen den Augenblick der Eigentumsübertragung zu fixieren und über den Augenblick des Eigentumsüberganges eine beweisfähige Urkunde zu besitzen. Diesem Vorschlag wurde jedoch keine Folge gegeben. Ebensowenig stellte man unter Beseitigung des zweiten Absatzes des citierten Art. 391 das Erfordernis der Tradition wieder her, indem man darauf hinwies, dafs diese allemal da, wo das zu veräufsernde Schiff sich nicht in der Nähe der Kontrahenten, also auf der Reise *(in transitu)* oder in einem fremden Hafen befinde, regelmäfsig nicht möglich oder doch mit grofsen Schwierigkeiten verbunden sein würde. Auf der anderen Seite wollte man auch nicht erklären, dafs das Veräufserungsgeschäft allein schon den Übergang des Eigentums zur Folge haben solle. Man schlug vielmehr einen Mittelweg ein, indem man als Regel die nach dem herrschenden gemeinen Recht oder Partikularrecht erforderliche Tradition resp. symbolische Tradition (die B.G.B. nicht kennt) bestehen liefs, den Kontrahenten aber das Recht beilegte, einfach durch eine dahin gehende Übereinkunft ohne jeden weiteren rechtlichen Akt das Eigentum übergehen zu lassen (Prot. S. 1698—1711, S. 3702 f.).

2. Die durch das Gesetz den Kontrahenten gegebene Befugnis, den Eigentumsübergang von dem Erfordernis der Tradition unabhängig zu machen, ist an keinerlei Bedingung oder Voraussetzung geknüpft; sie steht denselben in jedem Falle zu, mag das Schiff sich auf der Fahrt oder in einem ausländischen oder inländischen Hafen oder sogar im Heimatshafen befinden.

3. Dafs in dem Veräufserungsvertrage ausdrücklich gesagt werde, das „Eigentum“ solle übergehen, ist natürlich nicht erforderlich; es genügt, wenn die Kontrahenten solche Ausdrücke wählen, aus denen mit Notwendigkeit auf jene Absicht geschlossen werden mufs. Demgemäfs findet auch das Reichs-Ober-Handels-Gericht (Entsch. IV S. 309 f.) eine Übertragung des Eigentums einer Schiffspart[1]) in den Worten: „vorstehende Part über-

---

1) Daraus, dafs der Artikel Schiffsparte nicht ausschliefst, ergiebt sich, dafs diese nicht als Forderungsrechte, sondern wesentlich als Eigen-

trage und cediere ich mit allen Rechten ohne Vorbehalt an B; Wert habe bar bezahlt erhalten".

4. Dafs die Übereinkunft in betreff des Eigentumsübergangs eine formlose sein kann, geht daraus hervor, dafs das Gesetz schlechthin eine Vereinbarung, das ist eben ein einfaches — formloses — *pactum* gefordert hat; und es ist nicht noch nötig, darauf aufmerksam zu machen, dafs die Hamburger Konferenz selbst diese Vereinbarung ausdrücklich als eine „wenn auch nur mündliche Willenserklärung" auffafste (Prot. S. 1772; vgl. S. 1703). Wie bereits Goldschmidt (Handelsr. II S. 806 N. 18) hervorgehoben, ist es nicht richtig, wenn Makower (Kommentar Anm. 15b zu Art. 439) behauptet, dafs Art. 439 die Form dieser Vereinbarung habe unbestimmt lassen wollen, und dafs daher nur, wenn ein Handelsgeschäft vorliege, ein formloser Vertrag genüge, sonst aber die allgemeinen civilrechtlichen — also auch die betreffenden partikularrechtlichen — Vorschriften über die Form der Verträge zur Anwendung zu bringen seien. Die Vereinbarung kann also mündlich, wie schriftlich, namentlich auch im Wege der Korrespondenz erfolgen; sie kann mit dem Veräufserungsgeschäft verbunden werden, aber auch später nachfolgen (Prot. S. 1705). So auch Gareis und Fuchsberger N. 17 zu Art. 439.

Das Resultat ist also folgendes:

Für das rein obligatorische Veräufserungsgeschäft gilt, wenn die Veräufserung von einem Kaufmann in seinem Handelsgewerbe oder an einen Kaufmann erfolgt, völlige Formlosigkeit (Art. 317), für eine nicht handelsgeschäftliche Veräufserung die Form des bürgerlichen Rechts (vgl. Bem. Nr. 1)[2]).

Für die dingliche Vereinbarung des Eigentumsübergangs gilt dagegen in beiden Fällen völlige Formlosigkeit. Es kann nur nach der Veräufserung von dem Erwerber eine Beurkundung des Eigentumsüberganges gefordert werden (Art. 440). Die Eintragung in ein Register ist weder unter den Kontrahenten noch Dritten gegenüber Erfordernis (vgl. hierüber Bemerkungen zu Art. 432—438 IV A.)[3]).

---

tumsquoten am Schiff anzusehen sind, was namentlich für die Form ihrer Verpfändung erheblich ist (vgl. hierüber R.G.Entsch. Bd. XIV S. 14 ff., § 1272 B.G.B. und unten Bem. zu Art. 780).

2) Nach preufsischem Recht also bei einem Wert von mehr als 150 Mark Schriftform. Ist aber mündlich auch gleich Übergang des Eigentums vereinbart, so wird auch der nur mündlich vereinbarte obligatorische Vertrag gültig, weil der von der einen Seite erfüllte Vertrag auch von der anderen Seite der mündlichen Abrede gemäfs erfüllt werden mufs. Dieser anomale Zustand wird am 1. Januar 1900 authören, da das B.G.B. keine Formvorschrift hat,

3) Dieser Standpunkt des deutschen Rechts steht im Gegensatz zu dem Recht der meisten anderen Staaten. Nach Auffassung der englischen Richter und Schriftsteller ist eine schriftliche Urkunde die nach einem universellen Recht aller seefahrenden notwendige Form sowohl für das obligatorische Veräufserungsgeschäft wie für die Übertragung des Eigentums an Seeschiffen und Schiffsparten (vgl. Abbott S. 1, Malachlan S. 32). In

5. Der Grundsatz des Art. 439 gilt nicht blofs für die im Art. 432 definierten „zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten

---

der That ist diese Form die Regel. In der N. 29 zu Art. 432—438 — oben S. 129 ff. — ist gezeigt, in welchem Umfang die ausländischen Rechte die Eintragung des Eigentums in ein Register fordern, um Rechtswirkung desselben gegen Dritte oder auch unter den Kontrahenten selbst zu erlangen. Nachstehend folgt eine Übersicht der Vorschriften fremder Rechte über die Formen, welche im übrigen für die Veräufserung von Seeschiffen oder Schiffsparten nötig sind: Grofsbritannien (*Merch sh. act 1894 sect. 24*) fordert eine schriftliche Urkunde nach bestimmt vorgeschriebenem Formular (*bill of sale*), die namentlich eine dem Register entsprechende Beschreibung des Schiffs, das Bekenntnis, die Kaufsumme empfangen zu haben und die Erklärung, dafs man das Schiff oder die Parten übertrage, enthalten und von dem Veräufserer in Gegenwart wenigstens eines Zeugen unterschrieben und untersiegelt sein mufs. Auf Grund dieser Urkunde, welche unter den Kontrahenten selbst bereits translative Wirkung hat, kann die Eintragung des Erwerbers in das Register erfolgen. Bei Veräufserung von Schiffen, die nicht registriert sind und im britischen Register nicht registriert werden sollen, entweder weil dieselben ihres Raumgehalts wegen dieser Pflicht nicht unterliegen oder an Ausländer übergehen (also insbesondere auch fertige, für Ausländer erbaute Schiffe — wegen Schiffe im Bau vgl. N. 4), genügt eine einfache schriftliche Urkunde, welche die Erklärung der Übertragung des Eigentums enthält, ohne die besondere Form der *bill of sale*. Ein blofses „*agreement to transfer in writing*“, welches einen ordentlichen Kaufvertrag enthält, hat aber auch in betreff registrierter britischer Schiffe obligatorische (nur nicht translative) Wirkung, es kann auf Grund desselben auf Ausstellung einer *bill of sale*, zum Zweck der Registrierung geklagt werden (vgl. Malachlan S. 11 bei N. 5, S. 42, 90; Abbott S. 6, 927 N. e). Frankreich Art. 195 (ebenso: Griechenland Art. 195, Haiti Art. 195, Monaco Art. 158) und Belgien Art. 2 fordern eine schriftliche Urkunde (blofse Korrespondenz genügt nicht), aber nur des Beweises halber, jedoch so, dafs der Beweis im übrigen nur durch gerichtliches Geständnis oder Eideszuschiebung geführt werden kann. Eine solche Urkunde hat obligatorische und translative Wirkung unter den Kontrahenten. Aus einem nur mündlichen oder brieflichen Vertrage kann nicht auf Erfüllung geklagt werden; ob aber aus einem solchen auf Entschädigung geklagt werden kann, ist streitig. Dufour, Lyon-Caën, Desjardins und für Belgien auch Jacobs bejahen, Laurin verneint; für erstere Ansicht scheint sich ein Urteil des Kassationshofes zu Paris vom 26. Mai 1852 auszusprechen (vgl. hierüber Desjardins I Nr. 74; Lyon-Caën Nr. 110; Jacobs I S. 31). Einfach schriftliche Urkunden fordern: Spanien Art. 573, Italien Art. 483 und Rumänien Art. 493 (für Verkäufe im Inland, im Ausland Konsulatsurkunde), Vereinigte Staaten von Nordamerika Art. 4192 der *revised statutes* (jedoch nur zur Eintragung notwendig, *inter partes* geht Eigentum schon durch mündlichen Vertrag über, dem aber in angemessener Frist Besitzergreifung folgen mufs, Parsons I p. 50 ff., 83 ff.), Argentinien Art. 859; öffentliche Urkunden in verschiedenen Formen: Portugal Art. 490 (*acte authentique ou authentiqué*), Nicaragua Art. 324, Salvador Art. 753, Peru Art. 550, Costa-Rica Art. 532, Venezuela Art. 483; Türkei und Ägypten Art. 3 (im Inland errichtet vor einer Handelskammer oder einem Handelsgericht, im Ausland vor einem ottomanischen Konsul); Rufsland Art. 166: bei russischen Schiffen beglaubigte Übergangserklärung auf dem dort noch (neben dem Nationalitätspatent Art. 139) üblichen Beilbrief und Übergabe desselben. Die Beglaubigung mufs im Ausland regelmäfsig von dem russischen Konsul (Ausnahmen Art. 168), im Inland von einem Notar oder Makler (an einigen Orten auch den Kommerzgerichten) geschehen. Mexico Art. 641 öffentlich oder vor einem Schiffsmakler ausgestellte Urkunde. Über Holland, Chile, Honduras, Uru-

(d. h. dauernd bestimmten) Schiffe, sondern überhaupt für die dem Seehandel dienenden, also auch für die vorübergehend zum Erwerb durch die Seefahrt benutzten Schiffe, während der Dauer dieser Benutzung (Prot. S. 3712).

Der § 466 des neuen H.G.B. will freilich die Anwendung auf solche Schiffe ausschliefsen, wobei die Begründung davon ausgeht, dafs der bisherige Art. 439 nur von den in Art. 432 genannten Schiffen spreche und durch Streichung des letzteren es notwendig werde, die Beschränkung auf Seeerwerbsschiffe ausdrücklich hier hervorzuheben; da aber das Einf.G. (Art. 6) wieder die Vorschrift des § 466 auf alle Seeschiffe ausdehnt, so ist dieser Zusatz materiell von geringer Bedeutung (vgl. S. 86, 87).

6. Das Wort „sofort“ bedeutet lediglich „ohne weiteres“, „ohne dafs es einer Tradition bedürfte“. Es soll damit keineswegs angezeigt werden, dafs diese Erklärung nicht selbst den Eigentumsübergang von dem Eintritt einer Bedingung (z. B. wenn die zur Zahlung gegebenen Wechsel acceptiert sein würden) oder einer Frist abhängig machen dürfe. Es ist nur davon die Rede, dafs die Übergabe durch die gedachte Vereinbarung ersetzt werden könne. Ob die Hamburger Konferenz, welche es sowohl ablehnte, das Wort „sofort“ zu streichen, wie auch statt desselben die Worte „durch die Vereinbarung“ zu setzen, in ihrer Majorität derselben Ansicht gewesen ist, läfst sich mit Sicherheit nicht behaupten. Es waren in der Konferenz drei Meinungen vertreten. Die eine ging dahin, durch das Wort „sofort“ würden bedingte und betagte Vereinbarungen über den Eigentumsübergang für unwirksam erklärt; dies sei aber nicht die Absicht der Konferenz, deshalb müsse man das Wort streichen. Die andere legte dem Wort dieselbe Bedeutung bei, hielt aber die Ausschliefsung bedingter und betagter Willenserklärungen aus praktischen Rücksichten für notwendig und dem wahren — wennschon nicht direkt ausgesprochenen — Willen der Versammlung entsprechend. Nach einer dritten Meinung sollte durch das Wort „sofort“ die Frage, „ob bedingten Willenserklärungen die Kraft zukomme, die Tradition“ zu ersetzen, nicht entschieden werden; das Wort sollte vielmehr lediglich den Gegensatz ausdrücken zwischen den hier in Rede stehenden Willenserklärungen, durch welche „die Eigentumsübertragung wirklich vollzogen werde, und denjenigen Willenserklärungen (Kauf u. s. w.), durch welche lediglich erst eine Forderung entstehe, kraft deren der bisherige Eigentümer künftig einmal sein Eigentum zu übertragen sich verpflichte“. (Prot. S. 1704, 1772 f., S. 3702; Goldschmidt, Handelsrecht I S. 807 N. 19).

7. Die Vereinbarung ist übrigens nicht als eine Form der Besitzübertragung anzusehen (Prot. S. 1710; vgl. S. 1703).

---

guay und Brasilien sowie Dänemark, welche für den Eigentumsübergang auch *inter partes* Eintragung fordern, oben N. 29 zu Art. 432—438.

Der Besitz mufs daher stets besonders erworben werden, was aber, vorausgesetzt, dafs das Schiff nicht etwa von einem anderen, als dem Veräufserer oder dessen Stellvertreter besessen wird, leicht durch Stellvertreter — regelmäfsig durch den Schiffer — zu bewerkstelligen sein wird.

8. Welche Wirkung hat die Veräufserung gegenüber dritten Personen?

Schiffe sind bewegliche Sachen. Dennoch werden dieselben von der Gesetzgebung in manchen Beziehungen rechtlich den Immobilien gleich behandelt. Es ist oben (Bemerkung VI zu den Art. 432 ff.) gezeigt, wie in den verschiedenen Ländern die Tendenz vorhanden ist, in betreff der Entstehung von Eigentum und anderen dinglichen Rechten den Schiffsregistern allmählich dieselben Funktionen beizulegen, wie für Grundstücke den modernen Grundbüchern. Wäre diese Entwicklung vollendet, so würde daraus folgen, dafs alle Vorschriften des Rechtes der Mobilien, insbesondere die Vorschriften, welche die Vindikation beweglicher Sachen beschränken und die Vorschriften über Ersitzung beweglicher Sachen auf Schiffe unanwendbar seien.

Wie wir gesehen haben (Bemerk. IV cit.) ist das deutsche Recht aber noch nicht bis zu einer vollständigen Immobilisierung vorgeschritten.

Was in dieser Beziehung bei uns gilt, ist nur folgendes:

a. das deutsche Recht erkennt die Zusammengehörigkeit und Selbständigkeit eines aus Schiff und Fracht bestehenden Schiffsvermögens an (Art. 452);
b. eine Reihe privilegierter Schiffsgläubiger hat an dieses Schiffsvermögen dingliche Ansprüche, welche unbedingt gegen jeden Besitzer oder Eigentümer verfolgbar sind (Art. 757, 758, 477);
c. die Landesgesetze (ebenso das B.G.B.) benutzen die Schiffsregister dazu, Schiffshypotheken entstehen zu lassen, die sie dann aber nur zum Teil nach Immobiliarrecht behandeln (vgl. Bem. zu Art. 432 bis 438 IV B. und C.);
d. die Landesgesetze, sowie das vom 1. Januar 1900 an eintretende Reichsrecht lassen die Zwangsversteigerung registrierter[3a]) Schiffe in einem ähnlichen Verfahren, wie die der Grundstücke erfolgen (vgl. Einleitung S. 9c und unten Bem. zu Art. 767). Diese Schiffe gehören also „in Ansehung der Zwangsvollstreckung“ zum „unbeweglichen Vermögen“ (vgl. Reichskonkursordnung § 39).

Soweit in dieser Weise die Immobilisierung nicht wirklich durchgeführt ist, mufs nach wie vor das Mobiliarrecht auch auf Schiffe angewandt werden. Daraus folgt, dafs nach deutschem

---

3a) Die jetzt noch geltenden Landesgesetze beziehen sich mit Ausnahme von Bremen und Hamburg auch auf nicht registrierte Schiffe und zum Teil auch auf Schiffsparte (Oldenburg und Bremen).



Recht die Beschränkungen der Vindikation, welche nach dem bürgerlichen Recht oder Handelsrecht gelten, also namentlich der Satz: „Hand mufs Hand wahren," die Bestimmungen des Preufs. Allgem. Landrechts §§ 25 I 15 ff., und wenn die Veräufserung von einem Kaufmann in seinem Handelsbetriebe (in Hamburg nach § 30 Einf.Ges. auch bei Veräufserung von einem Nichtkaufmann) geschah, die Vorschrift des Art. 306 H.G.B. (vgl. die dieser Vorschrift zum Teil analogen Bestimmungen der §§ 932 bis 936 B.G.B., welche vom 1. Januar 1900 ab auch für Kaufleute gelten) auch auf Schiffe anwendbar sind, nur mit der Ausnahme, dafs die Ansprüche der Schiffsgläubiger und die ihnen landesgesetzlich (Hamburg, Bremen, Mecklenburg und Oldenburg vgl. oben Bem. IV B zu den Art. 432 ff.) gleich gestellten Rechte der gutgläubigen Schiffshypothekengläubiger gegenüber jedem Eigentümer gelten (so auch Hauser Archiv für deutsches Wechsel- und Handelsrecht von Siebenhaar XVI S. 259 ff.; Cosack, Handelsrecht S. 126 ff., 128; v. Hahn § 2 zu Art. 306, Prot. der 2. Lesung H.G.B. S. 4277). Dabei ist indessen zu beachten, dafs als redlicher Erwerber nie der gelten kann, welcher aus dem Schiffsregister oder dem Schiffscertifikat zur Zeit der Erwerbung seines Rechts (Eigentum oder Pfandrecht) ersehen konnte, dafs ein anderer als sein Rechtsurheber (*autor*) Eigentümer sei. Denn redlich ist nicht der, welcher sich aus grobem Verschulden in einem nicht entschuldbaren Irrtum befand (vgl. R.O.H.Ger. X S. 304, XIX S. 84; R.G. VI S. 18 ff., 86 ff.; § 7 I 15 A.L.R.; § 932 Abs. 2 B.G.B.). Ein grobes Verschulden liegt aber, selbst bei der unvollständigen Ausbildung unserer Schiffsregister, dann vor, wenn jemand ein Schiff von einer Person erwirbt, welche laut des Registers und Certifikats oder auch nur laut des Registers allein[4]) nicht Eigentümer ist, es sei denn, dafs diese Person sich im Besitz vollgültiger Urkunden über den Erwerb der Rechte des Registereigentümers befindet. Dasselbe mufs gelten, wenn jemand (was bis 1. Januar 1900 nach mehreren Landesgesetzen noch zulässig ist, vgl. Bem. zu Art. 780 H.G.B) durch wirkliche Übergabe ein Faustpfandrecht an einem Schiff von einer solchen Person erwirbt. War aber wirklich der im Register eingetragene Eigentümer oder dessen legitimierter Rechtsnachfolger der Veräufserer oder Pfandbesteller, so ist der Erwerber (Käufer oder Pfandnehmer) als redlich anzusehen, bis ihm der Beweis seines schlechten Glaubens (Kenntnis des besseren Rechts des Vindikanten bei Erwerb) geführt wird. Darnach ergiebt sich im Zusammenhang folgendes:

a. Unbedingt geschützt sind die Rechte der Schiffsgläubiger (Art. 757, 758), als Ausnahme gilt hier nur der Fall des Art. 477 a. E.;

---

4) Kauft jemand ein Schiff aufserhalb des Heimatshafens, so kann er brieflich oder telegraphisch von einem im letzteren angesessenen Makler dennoch leicht erfahren, was das Register enthält. Ein vorsichtiger Erwerber mufs dies nicht unterlassen.

b. durch Eintragung (Schiffshypotheken) werden Pfandrechte von jedem gutgläubigen Pfandnehmer bis 1. Januar 1900 sicher erworben in Hamburg, Bremen, Mecklenburg und Oldenburg (Bem. zu Art. 432 ff. IV B.).

Im übrigen ist zu unterscheiden:

c. Von einem im Schiffsregister als Reeder eingetragenen Kaufmann (in Hamburg auch Nichtkaufmann) erwirbt bis 1. Januar 1900 jeder gutgläubige Dritte sicher Eigentum und Pfandrechte an Schiffen (die Ausnahme: „gestohlene und verlorene“ Schiffe, kann hier kaum vorkommen), jedoch im Fall des Erwerbes von Eigentum nur dann, wenn der Berechtigte auch körperliche Übergabe (Art. 306) erlangt hat (der Erwerb des Eigentums durch Vertrag allein genügt nicht) und wenn im Fall der Schiffshypothek die Eintragung (welche die Übergabe ersetzt) hinzugetreten ist.

d. Von einem im Schiffsregister als Reeder eingetragenen Nichtkaufmann — seit 1. Januar 1900 auch Kaufmann (vgl. jedoch noch § 358 neues H.G.B.) — in derselben Weise erworbene Rechte gutgläubiger Dritter sind durch die Vorschriften des bürgerlichen Rechts über Vindikationsbeschränkungen geschützt.

e. Ist der Rechtsurheber nicht im Schiffsregister eingetragen, so wird von ihm der Regel nach, trotz Besitzes, nur dann gültig erworben, wenn er wirklich der wahre Eigentümer ist.

f. In allen Fällen ist aber einem jeden, der ein Schiff kauft oder sich als Faustpfand übergeben läfst, schleunige Eintragung seines Eigentums beziehentlich Pfandrechts in das Register zu raten, damit nicht andere Personen auf den Glauben des Registers Rechte erwerben[5]).

---

5) Gegen die Anwendung des Art. 306 H.G.B. und zum Teil auch der Vindikationsbeschränkungen des bürgerlichen Rechts auf Seeschiffe sprechen sich aus: Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts Bd. I 2 S. 832 ff.; Lewis, 2. Aufl. des Kommentars I S. 102 Anm. 1 und in Endemanns Handb. IV S. 22; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 61 N. 3; Schaps S. 15; Gareis und Fuchsberger N. 205 zu Art. 306 H.G.B. Die angeführten Gründe sind unzureichend. Der Satz „Hand mufs Hand wahren“ ist sowohl vor Einführung des H.G.B. (vgl. Pöhls, Seerecht I. S. 112 [§ 374]), wie bei der Beratung in Hamburg nur im Verhältnis zu den Schiffsgläubigern für nicht anwendbar erachtet, Prot. 1661, 3740. Dafs Art. 306 H.G.B. erst später von der Nürnberger Konferenz hinzugefügt ist, als das V. Buch schon durchberaten war, ist kein Grund, denselben nicht auf Schiffe anzuwenden, zumal ähnliche landesrechtliche Vorschriften schon vorhanden waren. Die Darstellung im Text zeigt, dafs die Anwendung des Art. 306 und später der §§ 932 ff. B.G.B. geradezu ein Bedürfnis ist. Lewis meint, da der Schiffsgläubiger ein unbeschränktes Recht gegenüber dem redlichen Besitzer habe, so müsse man auch dem Eigentümer ein solches zugestehen. Dieser Schlufs ist irrig und verkennt, wie die Vorzugsrechte der Schiffsgläubiger ihre ganz besonderen Gründe haben. In Frankreich nimmt die Rechtsprechung an, dafs bei Schiffen der Grundsatz *„en cas de meubles possession vaut titre“* nicht gilt (vgl. Portugal Art. 487). Dies ist selbstverständlich im Verhältnis zweier Käufer, von denen der eine nur Besitz, der andere die

9. Das H.G.B. enthält nichts darüber, wie Schiffe aufser dem Fall der Veräufserung erworben werden. Die Ersitzung kommt für den redlichen Besitzer, der seinen Titel nachweisen kann (nach den Grundsätzen unter 8) nur wenig in Betracht, wohl aber für denjenigen Besitzer, der keinen Titel nachweisen kann. Hier entscheiden die Vorschriften des bürgerlichen Rechts über Ersitzung beweglicher Sachen (vgl. B.G.B. §§ 937 ff.), aber auch hier mufs guter Glaube als ausgeschlossen gelten, wenn aus dem Register das Recht des wahren Eigentümers zu ersehen ist (vgl. Nr. 8). Einige ausländische Rechte haben über Ersitzung von Schiffen besondere Bestimmungen. Frankreich, Mexico, Argentinien, Spanien schreiben vor: dafs der Schiffsführer (Kapitän) ein Schiff, welches er für einen andern führe, nicht ersitzen könne. Dies gilt auch ohne besondere Vorschrift nach unserem Recht, da der Schiffsführer nur Inhaber, nicht Besitzer ist (vgl. B.G.B. § 855).

Wichtiger sind die Rechtsverhältnisse, die bei dem Erbauen eines Schiffs für fremde Rechnung in Betracht kommen. Das H.G.B. enthält hierüber nur die Vorschrift des Art. 476 (vgl. Bem. dazu) über die Organisation einer Gesellschaft, welche ein Schiff bauen will[6]). Art. 439 H.G.B setzt fertige Schiffe voraus; auf den Vertrag, dessen Gegenstand der Bau eines Schiffs ist, ist derselbe also selbst dann nicht anzuwenden, wenn der Baumeister das Material liefert, was jetzt fast ausschliefslich der Fall ist, obwohl das gemeine Recht in einem solchen Fall von Kauf spricht[7]). Dabei entsteht die praktisch sehr wichtige Frage: wie wird der Bauherr sicher gestellt, welcher während

---

Eintragung erlangt hat (vgl. N. 29 zu den Art. 432 ff.). Aber auch im Verhältnis zweier nicht eingetragenen Prätendenten wird dies daraus gefolgert, dafs der gedachte Satz (Art. 2279 *Code civil*) darauf beruhe, dafs bewegliche Sachen meistens ohne schriftlichen Vertrag veräufsert würden und daher der Besitz hier als Titel gelten müsse. Da nun aber bei Schiffsveräufserungen urkundlicher Titel vorgeschrieben sei, so falle hier mit dem Grund auch das Gesetz fort (Lyon-Caën V S. 58). Dies bietet also für unser Recht keine Analogie.

6) An öffentlichrechtlichen Vorschriften sind vorhanden: a. gewerbepolizeiliche Bestimmungen (vgl. §§ 24, 25, 31, 32 und 14) der Gewerbeordnung, Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkesseln vom 5. August 1890 (R.G.Bl. S. 163), wobei zu bemerken ist, dafs eine obrigkeitliche Kontrolle zwar projektiert, aber noch nicht eingeführt ist; b. Zollvorschriften: Nach § 5 Nr. 10 des Tarifgesetzes von 1885 sind „Materialien, welche zum Bau, zur Reparatur oder zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendet werden, einschliefslich der gewöhnlichen Schiffsutensilien“ vom Eingangszoll befreit. Dazu ist von dem Bundesrat ein „Schiffsbauregulativ“ (Centralblatt von 1889 Nr. 88 S. 431 ff.) erlassen, in welchem die Seeschiffe im Sinne dieser Vorschriften definiert werden wie folgt: „alle Wasserfahrzeuge, welche mit einem festen seefähigen Deck versehen und nach ihrer Bauart ausschliefslich oder vorzugsweise zum Verkehr auf See oder auf den Buchten, Haffen und Watten desselben bestimmt sind“: Nachträge zu diesem Regulativ Centralbl. 1890 S. 173, 1891 S. 1, 1892 S. 153, 1894 S. 288.

7) Pöhls, Seerecht I S. 48/49 nimmt auch nach gemeinem Recht in diesem Fall Werkverdingung an.

des Baues auf den Preis Zahlungen macht? Da es sich häufig um sehr wertvolle Objekte handelt, pflegt der Besteller solche Zahlungen, je nach dem Fortschreiten des Baues zu leisten, z. B. die erste Rate, wenn der Kiel gelegt ist u. s. w. Wird die Werft vor Vollendung und Ablieferung des Schiffs insolvent, so ist der Besteller ohne besondere Sicherung wegen dieser Vorschüsse lediglich Konkursgläubiger, das Schiff gehört zur Konkursmasse der Werft. Dies hat in einer Reihe von auswärtigen Rechten unter dem Vorgang Frankreichs dazu Veranlassung gegeben, besondere Register für noch im Bau befindliche Schiffe einzuführen und die Eintragung von Hypotheken auf diese unfertigen Schiffe zu gestatten, welche dieselbe Kraft haben wie im Schiffsregister eingetragene Hypotheken fertiger Schiffe. Ist das Schiff fertig und in das eigentliche Schiffsregister übertragen, so werden jene Hypotheken, falls sie nicht durch Zahlung oder Konfusion erlöschen, mit übertragen[8]).

---

8) Vgl. für Frankreich jetzt Art. 5 Ges. vom 10. Juli 1885, dazu Desjardins N. 1211; Lyon-Caën Nr. 156, 157. Schon das frühere Ges. vom 10. Dezember 1874 führte diese Hypothek auf in Bau begriffene Schiffe ein. Von 1874—1891 wurden 465 solcher Hypotheken mit einer Totalsumme von rund 144 Millionen Franken (darunter 82 Millionen für den Fiskus auf Schiffe, welche dieser bauen liefs) eingetragen. Dem Beispiel Frankreichs sind folgende andere ausländische Rechte gefolgt: Italien Art. 486, Rumänien Art. 496, Belgien Art. 138, Portugal Art. 587 (nur Baukosten), Nieder-Canada (*civil code* Art 2376 nur Baukosten), Dänemark (Registergesetz vom 1. April 1892 §§ 11, 47). Finnland (Art. 11) erklärt Vorschüsse in Geld oder Materialien auf Schiffe im Bau zum Zweck desselben als privilegierte Schulden, wenn der Geber sich dieses Vorrecht schriftlich vorbehalten hat. Dasselbe tritt nur zurück hinter Berge- und Hülfslohn bei Unfällen im Hafen und mufs geltend gemacht werden, bevor das Schiff den Hafen verläfst. Schweden (Art. 3) gestattet demjenigen, welcher ein Schiff bauen läfst und Vorschüsse in Geld oder Material giebt, dieselben bei dem Magistrat des Bauorts einschreiben zu lassen, wodurch er ein Vorzugsrecht erhält. In Grofsbritannien ist die Eintragung eines noch im Bau begriffenen Schiffs in das Schiffsregister auf Grund einer von dem Erbauer erteilten *bill of sale* in der von Malachlan S. 5 mitgeteilten Sache Read c/a. Fairbanks für zulässig und gültig erklärt, woraus folgen würde, dafs ein solches Schiff auch durch eine in das Schiffsregister eingetragene Mortgage verpfändet werden könnte. Da aber die Eintragung in das Schiffsregister die Beibringung des Mefsbriefs voraussetzt (*sect. 36 Merch. sh. act* von 1854, jetzt *sect. 6* der *Act* von 1894), so ist dies Verfahren doch nur möglich, wenn das Schiff soweit fertig ist, dafs es vermessen werden konnte. Abbott S. 6 erklärt daher und belegt mit anderen Entscheidungen, dafs ein unvollendetes Schiff nicht durch *bill of sale* nach der *Merchant shipp. act* übertragen und registriert werden könne. Es ist aber in England zulässig, in dem Bauvertrag zu stipulieren, dafs das Eigentum des im Bau befindlichen Schiffs auf den Bauherrn entsprechend den successive, nach dem Fortschreiten des Baues zu leistenden Teilzahlungen übergehen solle — *that the property vestes on the purchaser at specified stages in the progress of the work* — und es wird auch ohne ausdrücklichen Vertrag bei der Stipulierung solcher Teilzahlungen dies als Absicht der Kontrahenten angesehen, wenn nicht andere Momente entgegenstehen (vgl. Abbott S. 2 ff.; Malachlan S. 5 ff.). In Nordamerika herrscht ähnliche Anschauung, jedoch ist die Praxis unsicherer (vgl. Parsons I S. 63 ff.). Ein Schiff im

In Deutschland ist bisher nur Bremen dieser Anregung gefolgt. Nach § 25 des bremischen Gesetzes vom 15. Dezember 1887 ist eine Verpfändung von solchen Schiffen, die auf bremischen Werften im Bau befindlich sind, zulässig, sobald ein solches Schiff „in Spanten steht und durch Namen oder Nummer an einer bis nach Stapellauf des Schiffs sichtbar bleibenden Stelle deutlich gekennzeichnet ist," was durch notarielle Urkunde nachzuweisen ist. Die Eintragung geschieht in ein besonderes hierfür geschaffenes Register. Das Bremer Gesetz behält nach Art. 20 Einf.Ges. z. neuen H.G.B. am 1. Januar 1900 seine Gültigkeit. Es ist dringend zu wünschen, dafs die Reichsgesetzgebung diese wohlthätige Einrichtung auf ganz Deutschland im Interesse unseres Schiffsbaues ausdehnt[9]).

Wie die in Note 8 gegebene Übersicht der ausländischen Gesetzgebung zeigt, haben einige Gesetzgebungen in anderer Weise abzuhelfen gesucht. Es ist hierbei aber im Auge zu behalten, dafs zwei verschiedene Interessen einander gegenüber stehen: das Interesse des Schiffsbaumeisters — meistens einer grofsen, erheblichen Kredit beanspruchenden Gesellschaft — und seiner Gläubiger auf der einen und das Interesse des Vorschufs leistenden Bauherrn auf der anderen Seite. Ersteres erheischt dringend Publizität der Anrechte fremder Personen an den auf der Werft in Bau begriffenen Schiffen. Das englische Recht verletzt dies Interesse und macht dadurch die Werft kreditlos. Der gröfste Teil des Kapitals einer solchen steckt meistens in den unfertigen, später zur Ablieferung gelangenden Schiffen und die Vorschüsse des Bauherrn halten mit den Werten, die hineingebaut werden, keineswegs immer Schritt. In England scheiden die Schiffe, welche auf der Werft liegen, bei der Arbitrierung der Kreditfähigkeit der Werft aber völlig aus. Bei Annahme des französischen Systems wird dies vermieden und sogar der Werft ermöglicht, durch Hypothek nicht nur den Bauherrn, sondern auch andere Personen, z. B. ihre Lieferanten, zu sichern. Ebenso kann bei diesem System der Bauherr fremdes Kapital leichter zum Bau heranziehen, indem er seinen Darlehns-

---

Bau unterliegt in England weder der *bill of sale act*, welche Verkäufe und Verpfändungen von Mobilien ohne Besitzübertragung für ungültig erklärt, wenn dieselben nicht in ein dazu bestimmtes Register eingetragen sind, noch den Bestimmungen der Konkursordnung von 1883 über *„reputed ownership"*, wonach im Falle des Konkurses alles in die Konkursmasse fällt, was dem äufseren Anschein nach dem Falliten gehörte.

9) Bei einem vor einigen Jahren in Stettin eingetretenen Konkurs einer dortigen gröfseren Schiffswerft haben sich die grofsen Schäden der jetzigen Lage deutlich gezeigt. — In der 2. Lesung des B.G.B. lehnte man eine reichsgesetzliche Regelung ab, beschlofs aber, den Landesgesetzen die Einführung von Schiffshypotheken auf im Bau begriffenen Schiffen vorzubehalten, wie jetzt in Art. 15 und 20 Einf.Ges. z. neuen H.G.B. geschehen. Die Ausführungen (Prot. 2. Les. d. B.G.B. S. 4285 ff.) zeigen, dafs man im Schofse der Kommission die Bedeutung dieser Materie durchaus verkannt hat.

geber durch Hypothek sichern läfst. Die Einführung der englischen Grundsätze würde aufserdem den in Deutschland geltenden Grundsatz, dafs Eigentum nicht durch blofsen Vertrag erworben wird, aufs neue durchbrechen.

Gegenwärtig ist eine Sicherung für diejenigen, welche Schiffe auf deutschen Werften (aufser Bremen) bauen lassen, nur so möglich, dafs im Baukontrakt bedungen wird: bei und gegen Leistung des ersten Vorschusses solle die Werft verpflichtet sein, das Eigentum des in den Spanten stehenden Schiffs auf den Bauherrn zu übertragen (vgl. B.G.B. § 651). Natürlich kann dies dann nur im Wege eines besonderen *constitutum possessorium* geschehen [10]), welches nicht schon im Baukontrakt im voraus erklärt werden kann (vgl. B.G.B. § 930). Der Werft würde dann wegen ihrer weiteren Forderungen an dem im Bau begriffenen Schiff das Pfandrecht des Werkmeisters (vgl. B.G.B. § 647; Konk.Ordn. § 41 Nr. 6) zustehen. Dafs eine solche Vereinbarung den Kredit der Werft wieder schädigen würde, liegt auf der Hand. Auch ist zu beachten, dafs nach Fertigstellung — vor der Ablieferung — Rechte von Schiffsgläubigern entstehen könnten, welche den Ansprüchen der Werft vorgehen, z. B. durch Verträge mit Schiffer und Schiffsleuten (vgl. Art. 757 H.G.B. und Bem. zu den Art. 432 ff. III 4).

Art. 440.

In allen Fällen der Veräufserung eines Schiffs oder einer Schiffspart kann jeder Teil verlangen, dafs ihm auf seine Kosten eine beglaubigte Urkunde über die Veräufserung erteilt werde.

Neues H.G.B. § 475 übereinstimmend.

Das Gesetzbuch giebt jedem der Kontrahenten das Recht, bei einer Veräufserung — und zwar, wie dies aus der Stellung des Artikels hervorgeht (Prot. S. 3703), einer freiwilligen — eine beglaubigte Urkunde zu fordern. Dieselbe soll ein Beweismittel für den Fall sein, dafs sie ein Interesse daran haben, nachzuweisen, dafs sie Eigentümer oder umgekehrt nicht mehr Eigentümer des Schiffs oder einer Schiffspart sind und soll auch zur Umschreibung im Schiffsregister dienen. Daher kann denn auch die Erteilung der Urkunde nicht schon dann gefordert werden, wenn das Veräufserungsgeschäft perfekt geworden ist, sondern erst nachdem der Eigentumsübergang wirklich stattgefunden hat; wie dies auch daraus hervorgeht, dafs das Gesetz von einer Urkunde nicht über das Veräufserungsgeschäft, sondern über die Veräufserung spricht (vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXIV S. 47).

Die Beglaubigung kann aber nicht nur eine gerichtliche oder notarielle sein, sondern auch wo dies nach dem betreffenden Partikularrecht überhaupt zulässig, durch eine Administrativ-

10) Dies wird auch nach gemeinem Recht und dem B.G.B. zulässig sein (§§ 930, 868), wenn dabei gleichzeitig der Werft das entstehende Schiff ausdrücklich wegen ihres weiteren Lohnes verpfändet wird.



behörde erfolgen (Prot. S. 3703). Letzteres ist z. B. zulässig in Neuvorpommern (§ 28 Ges. vom 25. Mai 1873).

Art. 441.

Wird ein Schiff oder eine Schiffspart veräufsert, während das Schiff auf der Reise sich befindet, so ist im Verhältnis zwischen dem Veräufserer und Erwerber in Ermangelung einer anderen Vereinbarung anzunehmen, dafs dem Erwerber der Gewinn der laufenden Reise gebühre oder der Verlust derselben zur Last falle.

Neues H.G.B. § 476 übereinstimmend.

1. Die Ansicht, dafs der Gewinn einer Reise unter den Begriff der *fructus civiles* zu bringen sei, fand schon in der früheren Zeit ihre Vertreter. Doch wurde von diesen die Meinung verfochten, dafs bei einem während der Reise veräufserten Schiff der Gewinn einerseits und andererseits der Verlust der laufenden Reise *pro rata temporis* zwischen dem Veräufserer und dem Erwerber geteilt werden müsse (Wedderkop, *introductio in ius nauticum* III 2 § 9; Samml. von Entsch. in Rostockschen Rechtssachen, 2. Forts. S. 175). Im Gegensatz hierzu wurde partikularrechtlich der Satz aufgestellt, in Ermangelung einer anderweitigen Vereinbarung gebühre dem Veräufserer ein ausschliefsliches Recht auf die Frachtgelder der Reise (so Preufs. L.R. § 1401 II 8).

Die dem Art. entsprechende Bestimmung des preufs. Entwurfs des H.G.B. (Art. 391 Abs. 2):

> *Auch die Frachtgelder der bereits angetretenen Reise sind als Zubehör des Schiffs zu erachten*

war mit Rücksicht auf die Anschauungen des Handelsstandes aufgestellt worden (Motive zum preufs. Entw. S. 218). Es entspricht aber auch der Satz, dafs der Gewinn der laufenden Reise dem Erwerber des Schiffs zukomme, der Rechtskonsequenz. Es läfst sich nicht sagen, dafs für jeden zurückgelegten Teil der Reise auch ein Teil der Fracht als verdient gelte, da es dem Befrachter nicht darum zu thun ist, die Güter überhaupt weiter geschafft, sondern nach dem Bestimmungsort gebracht zu sehen. Die über die Distanzfracht geltenden Grundsätze lassen sich über die Fälle hinaus, für welche sie bestimmt sind, nicht anwenden. Es ist andererseits sachgemäfs, dafs ebenso wie der Gewinn auch der Verlust übergeht, welcher das Schiff auf dieser Reise betroffen hat; nach den Anschauungen des Handelsstandes ist anzunehmen, dafs, wenn ein Schiff während einer Reise verkauft wird, „der Erwerber in das ganze Unternehmen eintreten wolle, auf welches das Schiff ausgegangen" (Motive S. 217 f.; Prot. S. 1490—1492, 1636—1638, 1652, 3705, 3738). Natürlich steht es den Kontrahenten frei, über den Übergang von Gewinn und Verlust abweichende Vereinbarungen zu treffen und dadurch die Regel des Gesetzes auszuschliefsen.

2. Der Artikel bezieht sich auf Gewinn und Verlust durch die Seefahrt (einschliefslich Berge- und Hülfslohn), nicht aus anderem Eigenbetrieb des Reeders mit dem Schiff (eigene Befrachtung, Seefischerei), auf den sich das Princip nur bei besonderer Intention der Kontrahenten ausdehnen läfst (vgl. Art. 774 Abs. 5).

Zur Einziehung der Einnahmen bleibt allein der Veräufserer legitimiert (vgl. Art. 442), er mufs dem Erwerber Rechnung legen[1]).

Art. 442.

Durch die Veräufserung eines Schiffs oder einer Schiffspart wird in den persönlichen Verpflichtungen des Veräufserers gegen Dritte nichts geändert.

Neues H.G.B. § 477 übereinstimmend.

Der Art. 441 reguliert nur das Verhältnis von Veräufserer und Erwerber, nicht aber das Verhältnis dieser zu dritten Personen. Das Gläubiger- und Schuldner-Verhältnis, in welchem der Veräufserer zu dritten Personen steht, wird, wie dieser Artikel hinsichtlich des letzteren Verhältnisses noch ausdrücklich hervorhebt, durch die Veräufserung nicht berührt. Soweit die Verbindlichkeiten lediglich auf dem Schiffe ruhen, gehen sie natürlich, wo nicht die Ausnahmen der Art. 767 f. Platz greifen, auf den Erwerber über.

---

1) Die französischen Juristen sprechen (in analoger Anwendung des Art. 1614 *Code civ.*) die Frachtgelder bis zum Abschlufs des Veräufserungsgeschäfts dem Veräufserer zu und lassen diesen ebenso Unkosten und Verluste tragen, während von da an Gewinn wie Verlust den Erwerber treffen. Vorausgesetzt wird hierbei, dafs nicht etwas anderes vereinbart ist (Delamarre und Lepoitvin VN. 101; Desjardins I S. 164 ff.; Lyon-Caën Nr. 146). Nur wenn der Verkauf *à toutes chances* erfolgt ist, geht das ganze Risiko der Reise auf den Erwerber über. Abweichend Valroger (Nr. 142), welcher die Fracht der laufenden Reise dem Käufer zuspricht, wie unser Gesetz. Ebenso stehen Spanien Art. 577, Chile Art. 832, Columbien Art. 17, Guatemala Art. 711, Mexico Art. 645, Argentinien Art. 862 auf dem selben Standpunkt, wie das deutsche. Sie lassen die Frachtgelder, die das Schiff auf der Reise seit Einnahme der letzten Ladung verdient, in Ermangelung anderweitiger Verabredung auf den Erwerber übergehen. (Dafs, wenn bei dem Vertragsschlusse das Schiff den Bestimmungshafen erreicht hat, die Frachtgelder dem Verkäufer bleiben, ist keine Ausnahme.) Das finnländische Seeges. (Art. 8) spricht dem Erwerber die bis zum Zeitpunkt des Eigentumsüberganges verdiente Nettofracht zu (le bénéfice sur le fret qui se trouve à bord au moment du changement de propriétaire).. — In Belgien gilt dasselbe wie in Frankreich: Jacobs Nr. 11 tritt der Ansicht von Desjardins bei. Nach englischem Recht gilt derselbe Grundsatz wie in Deutschland. Es gilt (wie bei uns) der Käufer des Schiffs nicht als legitimiert, die Fracht im eignen Namen einzuklagen; hat aber der Frachtschuldner an den Käufer bezahlt, so kann er diese Zahlung gegenüber einer Klage des Verkäufers einwenden, vgl. Maclachlan S. 108 und 109, 44, 527 und Abbott S. 221. Derselbe Grundsatz wird angewandt auf den Fall des Abandons an den Versicherer und falls ein *mortgagee* während einer Reise Besitz ergreift Maclachlan l. c.

Art. 443.

Unter dem Zubehör eines Schiffs sind alle Sachen begriffen, welche zu dem bleibenden Gebrauch des Schiffs bei der Seefahrt bestimmt sind.

Dahin gehören insbesondere auch die Schiffsboote.

Im Zweifel werden Gegenstände, welche in das Schiffsinventar eingetragen sind, als Zubehör des Schiffs angesehen.

Neues H.G.B. § 478 streicht Absatz 1, weil derselbe durch § 97 B.G.B. entbehrlich sei.

Absatz 2 lautet (infolge der Streichung des Abs. 1):

Zubehör eines Schiffs sind auch die Schiffsboote.

Absatz 3 ist unverändert.

1. Die Frage: was zu einem Schiff — als Teil oder Zubehör — zu rechnen ist, ist namentlich für das Verhältnis zwischen Käufer und Verkäufer eines Schiffs[1]), für die Bestimmung des Gegenstandes eines an dem Schiff durch Rechtsgeschäft eingeräumten dinglichen Rechts (besonders einer Hypothek, vgl. B.G.B. § 1265), für die Bestimmung des Umfangs der *fortune de mer* (Art. 452) des Reeders in den Fällen seiner beschränkten Haftbarkeit (Art. 758), endlich für die Fälle der Assekuranz und Havarie erheblich. In den erstgedachten beiden Fällen, sowie bei der Assekuranz kann der Eigentümer des Schiffs durch ausdrückliche Erklärung selbst umgrenzen, was er veräufsert, belastet oder versichert, jedoch mit der Einschränkung, dafs bei Bestellung von Hypotheken der gesetzliche Umfang des Gegenstandes der Hypothek nicht erweitert, sondern nur beschränkt werden kann, indem man Zubehörstücke von der Verpfändung ausschliefst. Das französische Gesetz vom 10. Juli 1885 (§ 4) über Schiffshypotheken spricht die Zulässigkeit einer Einschränkung für den Fall der Bestellung einer Hypothek ausdrücklich aus[2]). In den Fällen der beschränkten Haftung des Reeders mit der *fortune de mer* kann eine dispositive Abweichung von dem Gesetz nur in Frage kommen, wenn eine Schiffsschuld durch Rechtsgeschäft entstanden ist. Auch hier kann mit Rechtswirkung gegen Dritte — wegen der prioritätischen Pfandrechtsnatur dieser Ansprüche — der Gegenstand derselben nur beschränkt, nicht erweitert werden.

2. Das Schiff ist eine *res connexa,* „ein Gesamtbauwerk", wie das R.O.H.G. sich ausdrückt (Entsch. Bd. 1 S. 190). Alles was zu

---

1) Welcher Zeitpunkt bei dem Kauf mafsgebend ist, entscheidet sich nach dem bürgerlichen Recht. Vgl. § 314 B.G.B. (Entw. II. Lesung § 265a und N. 6 dazu von Reatz).

2) Zu bemerken ist, dafs nach dem bremischen Gesetz (§ 1 des Verpfändungsgesetzes, § 2 des Zwangsvollstreckungsgesetzes) nicht blofs das Zubehör, sondern „das Inventar und die Ausrüstung" eines Schiffs als verpfändet gilt.

einem Schiff gehört, gilt daher als Teil desselben. Also nicht blofs der Kiel (welchen die Römer als Hauptbestandteil des Schiffs bezeichneten: *L. 61 De R. V. 6, 1*), Planken, Steven, Decksbalken, Metallbeschlag u. s. w., sondern auch Masten, Raaen, Steuerruder (*L. 44 De evict. 21, 2*), Tauwerk, Segel, Maschinen (bei Dampfschiffen) u. s. w.; denn ohne alle diese Sachen ist ein Seeschiff überhaupt nicht denkbar, ebenso wenig, wie ein Haus ohne Thüren und Fenster, weshalb denn die Römer Gegenstände dieser Art treffend *quasi membra* des Schiffs nennen (vgl. § 93 B.G.B.).

3. Von den Teilen unterscheiden sich die Zubehörstücke (§ 97 B.G.B.) dadurch, dafs sie an sich als selbständige Sachen erscheinen[3]). Das Gesetzbuch hat sich darauf beschränkt, in betreff derselben lediglich die Begriffsbestimmung des bürgerlichen Rechts wiederzugeben. Auf eine Aufzählung der einzelnen hierher gehörigen Gegenstände hat dasselbe verzichtet; selbst eine Exemplifizierung hat es unterlassen. Wenn es trotzdem ausdrücklich als Zubehör die Boote (die nicht mit selbständigen zum Transport von Gütern oder Personen dienenden Schiffsgefäfsen, die sich im Schlepptau eines andern befinden, zu verwechseln sind, vgl. Bem. III. 1 zu den Art. 432 bis 438) bezeichnet, so liegt der Grund hierfür darin, dafs hinsichtlich dieser sowohl unter den römischen Juristen (*L. 29 De instructo legato 33, 7*; vgl. *L. 44 De evict. 21, 2*), als in der neueren Zeit die Ansichten auseinander gingen[4]). Das Gesetz hat aber durch die ausdrückliche Hervorhebung der Boote diese nicht unter allen Umständen als Pertinenzen des Schiffs bezeichnen wollen, auf dem sie sich befinden. Dies deutet zur Genüge das Wort „dahin" im Abs. 2 an, was besagt: Die Boote gehören zu den Sachen, von denen Abs. 1 handelt, d. h. zu denen, welche dann, wenn sie zum bleibenden Gebrauch des Schiffs bei der Seefahrt bestimmt sind, Pertinenzqualität haben (vgl. Prot. S. 3705). Andere Sachen, die unter derselben Voraussetzung zum Zubehör gehören, sind Anker,

---

3) Diese Unterscheidung zwischen Teil und Pertinenz wird in den Gesetzen und von den Schriftstellern nicht immer gemacht. Allerdings unterscheiden die französischen Juristen zwischen *coque* oder *corps du navire*, dem Rumpf (*avec ses bas-mâts, ses porte-haubans et ses chaînes ou lattes de porte-haubans*) und den *agrès et apparaux*, rechnen jedoch zu letzteren ebensowohl *les accessoires, qui ne pourraient être détachés du navire, sans le briser, comme les mâts et le gouvernail*, als auch *les objets, qui y sont seulement attachés ou même qui sont simplement affectés à son service, tels que les vergues, les poulies, les cabestans, les ancres etc.* (Vgl. Cresp-Laurin I S. 54 ff.; Desjardins I S. 81.) Aber es hat ja ebensowohl das R.R. (vgl. *L. 44 De evict. 21, 2; L. 3 § 1 De R. V. 6, 1; L. 242 § 2, L. 245 De V. S. 50, 16*), als auch die neuere Gesetzgebung (vgl. gerade mit Bezug auf das Schiff § 91 Preufs. A.L.R. I 2) vielfach Teil und Pertinenz zusammengeworfen.

4) Heutzutage geht auch für die fremden Rechte die herrschende Ansicht dahin, dafs das Boot zu den Pertinenzen gehört. S. Cresp-Laurin I S. 56 ff., Desjardins I S. 81 f., Lyon-Caën Nr. 95, Abbott S. 25; vgl. Maclachlan S. 17 f. Dennoch pflegt man bei Versicherung des Cascos in England die Boote besonders zu erwähnen, Maclachlan S. 18.

Ankerketten, Kompafs, Log und ähnliches. Ebenso Kanonen[5]), welche sich dauernd auf dem Schiff befinden, zur Verteidigung, wie zum Abgeben von Signalen. Ausgeschlossen vom Zubehör sind Sachen, welche nicht zum dauernden Gebrauch des Schiffs, sondern für eine einzelne Reise bestimmt sind, wie Ballast[6]), Kohlen und Munition[7]), sowie Proviant (Prot. S. 1489)[8]).

Ob Sachen, welche auf das Schiff gebracht sind, um dort zu bleiben und bei der Seefahrt zu dienen, dazu notwendig sind oder nicht, ob dieselben „nur zum Gebrauch des Schiffsführers, behufs besserer Schiffsführung“ (so Lewis, 2. Auflage) dienen oder nicht, ist an sich unerheblich. Entscheidend ist allein, dafs die Sachen für den Dienst des Schiffs dauernd bestimmt sind. Daher ist (entgegen der Ansicht von Lewis, 2. Aufl.) auch anzunehmen, dafs die von der Reederei oder von dem Schiffer aus Schiffsgeldern für das Schiff angeschafften nautischen Instrumente, Fernrohre und Seekarten Zubehör sind. Nur wenn Reeder und Schiffer dieselbe Person ist, es sich also um eine Ausscheidung der auf dem Schiff befindlichen *fortune de terre* des Reeder-Schiffers aus der *fortune de mer* handelt, kann es zur Feststellung dafür, ob er Sachen als Zubehör dem Schiff einverleiben wollte oder nur für seine Person vorübergehend zu seiner Bequemlichkeit auf das Schiff brachte, erheblich sein, ob diese Sachen für die Zwecke des Schiffs und seine Seefahrt notwendig waren oder nicht[9]).

Es ist ferner auch unerheblich, ob die für einen bleibenden Zweck auf das Schiff gebrachten Sachen bereits thatsächlich be-

---

5) Dies ist auch die herrschende Ansicht heutzutage unter den französischen Schriftstellern: Cresp-Laurin I S. 54 ff., Desjardins I S. 82, Lyon-Caën Nr. 96.

6) Dies ist in englischen Entscheidungen gleichfalls anerkannt: Abbott S. 27, Maclachlan S. 17. Anders, wenn eiserne Ballastkugeln, die zur Erhaltung des Gleichgewichts dienen, ständig an Bord sind, Gareis und Fuchsberger N. 28 zu Art. 444.

7) Die Ansichten der französischen Juristen gehen in dieser Hinsicht auseinander. Einige, wie Pardessus III N. 599 verneinen die Pertinenzqualität, andere, Laurin zu Cresp I S. 55, behaupten dieselbe (Laurin unter Berufung auf *Code de comm. art. 200*, indem hier hinsichtlich der Arrestierung *munitions*, *chaloupes*, *canots*, *agrès*, *utensiles* ganz gleich behandelt würden.) Ebenso Bédarride I N. 41; Dufour II N. 527; Desjardins I S. 82; Lyon-Caën Nr. 96, indem sie nur ausdrücklich hervorheben, es werde hierzu vorausgesetzt, dafs die Munition sich nicht blofs vorübergehend auf dem Schiffe befinde.

8) Hier ist die herrschende Meinung in Frankreich gegen die Pertinenzqualität (vgl. Desjardins I S. 82 f.; Lyon-Caën Nr. 97. Dafür jedoch Laurin bei Cresp I S. 56 f. unter Berufung auf Art. 200 des *Code de comm.*

9) Abbot S. 26 und 27 sowie die dort citierten Entscheidungen, ebenso die bei Desjardins I Nr. 83 citierte Entscheidung des Handelsgerichts zu Marseille vom 28. Dezember 1875 legen allzu einseitigen Nachdruck auf die „Notwendigkeit“. Die Notwendigkeit eines Chronometers für die Seefahrt verneint die letztere Entscheidung, ebenso eine Entscheidung eines amerikanischen Gerichtshofs von 1839, dagegen bejahen dieselbe neuere englische und schottische Entscheidungen s. Abbott cit.

nutzt sind; es genügt, dafs sie zu solchem Zweck bestimmt sind, z. B. noch nicht benutzte Reserveteile (Segel, Maschinenteile etc.)[10]).

Bei einem Schiff, das zu einem besonderen Seefahrtsbetrieb eingerichtet ist, sind auch diejenigen Sachen, welche bleibend diesem besonderen, von seiner Seefahrt untrennbaren Zweck dienen, Zubehör, so z. B. bei einem Personendampfer die Mobiliarausstattung der Kajüten, bei einem Frachtschiff die eigenen Geräte des Schiffes zum Löschen und Laden, Planken zur Garnierung etc. Bei solchen Schiffen aber, mit denen die Reeder ein nur durch die Seefahrt vermitteltes Gewerbe betreiben (Fischereidampfern, Bergungsdampfern), ist anzunehmen, dafs diejenigen Geräte, welche nicht bei der Seefahrt selbst zur Verwendung kommen, sondern erst bei Ausübung des vom Schiff aus betriebenen Gewerbes (Netze, Harpunen etc., Tauchervorrichtungen, Hebewerkzeuge), nicht Zubehör des Schiffs sind[11]).

4. Der Beweis der Pertinenzqualität soll durch die Präsumtion erleichtert werden, welche der letzte Absatz aufstellt (Prot. S. 3704). Die Eintragung in das Inventar soll nicht als dispositiver Akt angesehen werden, so dafs also der Gegenbeweis nur auf das Vorhandensein eines Irrtums gerichtet werden könnte; der Gegenbeweis ist darauf zu richten, dafs der eingetragene Gegenstand begrifflich nicht Zubehör sei.

5. Ihre Bestimmung als Zubehör können die Sachen nur von dem Reeder (auch dem Ausrüster Art. 477, vgl. jedoch B.G.B. § 1265 und hierzu Bem. 13 zu Art. 452) oder dem Schiffer er-

---

10) Urteil des Cassationshofes zu Paris von 1878 erachtet z. B. 426 Zinkplatten, die auf das Schiff zur Bekleidung desselben mit Zink gebracht waren, als Zubehör, Desjardins I S. 83.

11) So auch: v. Bentzon, Foreläsninger over den danske Söret 1895 S. 18. In einer englischen Entscheidung (*the Dundee*) ist dagegen angenommen, dafs bei einem Grönlandsfahrer auch alle zum Fischfang erforderlichen Gerätschaften Zubehör des Schiffs seien. Man nahm an, dafs bei einem Schiff, das zu einem bestimmten Zweck verwandt werde, die ganze zu diesem Zweck dienende Ausrüstung im Sinne des älteren Gesetzes über die Haftpflicht der Reeder für Schäden als Zubehör anzusehen sei und daher den Schiffsgläubigern hafte. Diese Entscheidung würde mit unserer jetzigen Definition („bei der Seefahrt") nicht vereinbar sein. Das neue H.G.B. will nichts ändern. Auch nach diesem ist anzunehmen, dafs der Erwerb durch die Seefahrt (vgl. § 474 neues H.G.B.) als der eigentliche wirtschaftliche Zweck des Schiffs (§ 97 B.G.B.) anzusehen ist, der namentlich bei Abgrenzung der *fortune de mer* allein mafsgebend sein soll. Auch hat man in England andererseits im Fall der Seeversicherung angenommen, dafs eine Police „*on the ship with her tackle, apparel and furniture*" die Fischereigeräte nicht befafste, Abbott S. 25, 26; Maclachlan S. 18. Bei Arnould: *Insurance* I S. 21 und bei Abbott S. 27 wird ferner angenommen, dafs im Fall des Verkaufs im Zweifel nur das mit verkauft sei, was für das Schiff als Schiff an Geräten nötig sei, anders aber zu entscheiden sei, wenn ausdrücklich das zum besonderen Gewerbe verwandte Schiff zur Fortsetzung dieses Gewerbes veräufsert sei (also wenn ein Fischdampfer zur Fortsetzung der damit betriebenen Fischerei verkauft wird, sind die Fischereigeräte mitverkauft). Dies mag auch bei uns gelten.

halten. Sie verlieren dieselbe durch eine nicht blofs vorübergehende Trennung vom Schiff. Inwieweit den Pfandgläubigern trotzdem an den abgetrennten Zubehörstücken Rechte zustehen können, hierüber vgl. Bem. 13 zu Art. 452. Gehören die Sachen dritten Personen, so sind deren Rechte dieselben, wie bei der Einverleibung fremder Sachen in Grundstücke. Der Unterschied zwischen Teilen und Zubehör ist hier für diese Rechte in derselben Weise erheblich wie bei Grundstücken. Teile können nicht vindiziert werden, wohl aber Zubehörstücke (vgl. Mot. z. B.G.B. III S. 61, 62). Wie Rechte Dritter durch die Zwangsversteigerung des Schiffs sich verändern können, darüber vgl. R.G. Entsch. Bd. 19 Nr. 61, Mittelstein S. 44 und jetzt § 55 des Reichsgesetzes über die Zwangsversteigerung vom 24. März 1897. Über die Art der Zwangsvollstreckung in Schiffszubehör vgl. Bem. zu Art. 767.

Art. 444.

Im Sinne dieses fünften Buches gilt ein seeuntüchtig gewordenes Schiff

1. *als reparaturunfähig, wenn die Reparatur des Schiffs überhaupt nicht möglich ist oder an dem Orte, wo das Schiff sich befindet, nicht bewerkstelligt, dasselbe auch nicht nach dem Hafen, wo die Reparatur auszuführen wäre, gebracht werden kann;*
2. *als reparaturunwürdig, wenn die Kosten der Reparatur ohne Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu mehr betragen würden, als drei Viertel seines früheren Werts.*

   Ist die Seeuntüchtigkeit während einer Reise eingetreten, so gilt als der frühere Wert derjenige, welchen das Schiff bei dem Antritt der Reise gehabt hat, in den übrigen Fällen derjenige, welchen das Schiff, bevor es seeuntüchtig geworden ist, gehabt hat oder bei gehöriger Ausrüstung gehabt haben würde.

Neues H.G.B. § 479 übereinstimmend, nur heifst es statt „fünften": „vierten" Buchs.

1. Die Voraussetzungen der Reparaturunfähigkeit und Reparaturunwürdigkeit zu fixieren, ist notwendig mit Rücksicht auf das Interesse der Reeder (Art. 473), der Personen der Schiffsbesatzung (Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 § 56), der Befrachter (Art. 830, 632, 669) und der Assekuradeure, welche den hierdurch motivierten Verkauf auch dem Schiffer resp. den Reedern gegenüber anzuerkennen verpflichtet sind (Art. 877)[1]).

2. Dieser Artikel ist nicht anwendbar in den Fällen des Totalverlustes, welcher z. B. dann vorliegt, wenn das Schiff unabbringbar festsitzt oder gesunken ist. Die etwaige Möglichkeit, unter Aufwendung aufserordentlicher Mittel und Kosten

1) Vgl. Allg. Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 § 131, welche den Verkauf im Fall des Art. 444 Nr. 2 gegenüber den Assekuradeuren ausschliefsen.

(wodurch das Rettungswerk zu einer gewagten Spekulation wird) das gesunkene Schiff zu heben oder das gestrandete Schiff abzubringen, hebt den Begriff des Totalverlustes nicht auf. Diese Möglichkeit wird unter Umständen eine verkäufliche Hoffnung sein, welche ebenso wie die Rettung einzelner Schiffsteile den Totalverlust nicht beseitigt. Die Frage nach der Reparaturfähigkeit entsteht erst, wenn das Schiff thatsächlich gehoben, beziehentlich abgebracht ist. O.L.G. Hambung, 3. März 1890 (Hans. XI Nr. 63). Über die Kondemnation vgl. Art. 499, 877.

3. Das Gesetz unterscheidet zwei Arten der Reparaturunfähigkeit. 1. Die Reparatur ist überhaupt nicht möglich (absolute Reparaturunfähigkeit); 2. sie ist unter den obwaltenden Verhältnissen nicht möglich (relative Reparaturunfähigkeit). Absolute Reparaturunfähigkeit liegt einmal vor, wenn das Schiff ein Wrack geworden ist, ferner aber auch wenn „die Verbindungen desselben in solchem Maſse gelöst und Teile desselben zertrümmert oder doch so sehr beschädigt sind, daſs nur ein Neubau, wenngleich unter Mitbenutzung eines Teils der alten Materialien, die Seefähigkeit wieder herstellen kann" (vgl. S. 126). „Die relative Reparaturunfähigkeit beruht in besonderen Umständen des Orts, an welchem die Ausbesserung des an sich reparierbaren Schiffs vorgenommen werden müſste, nämlich in dem an dem Liegeplatze des Schiffs bestehenden Mangel der zur Reparatur erforderlichen Voraussetzungen (Helgen, Docks, Materialien, Arbeiter u. s. w.) und zugleich in der Unmöglichkeit, das Schiff nach einem Platze, wo die Reparatur auszuführen wäre, zu bringen" (Entsch. des R.O.H.G. XVI Nr. 31 S. 106), aber auch wohl in der Unmöglichkeit, die zur Ausführung der Reparatur notwendigen Geldmittel zu beschaffen (O.A.G. Lübeck: Seebohm S. 562).

Wenn die Reparatur „an dem Orte, wo sich das Schiff befindet," bloſs zur Zeit des Anlaufens des Schiffs nicht möglich oder mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft ist oder nur unter Aufwendung auſsergewöhnlicher Mittel zu bewerkstelligen ist, so liegt nicht Reparaturunfähigkeit vor (vgl. R.G.Entsch. Bd. 21 S. 86 und die dort citierten älteren Entscheidungen). Dieselbe ist aber anzunehmen, wenn (abgesehen von der Möglichkeit des Verbringens nach einem anderen Hafen) an jenem Ort, weder zur Zeit der Besichtigung die Reparatur möglich ist noch zu jener Zeit mit Gewiſsheit oder groſser Wahrscheinlichkeit die Möglichkeit der Reparatur binnen angemessener Zeit zu erwarten ist. Wenn ein deutscher Schoner im Oktober 1886 in Uleåborg anlief, so war es zu spät, wenn erst im Sommer 1887 die Reparatur möglich war, da bis dahin das Wrack sich verschlechtern und die Kosten (Heuer u. s. w.) den geretteten Wert übersteigen muſsten. So O.L.G. Hamburg 6. Mai 1890 Hans. XI Nr. 68 (bestätigt vom R.G. 29. Oktober 1890 ebenda XII Nr. 17).

Der Transport des beschädigten Schiffs nach einem fremden Hafen, wo die Reparatur auszuführen ist (Nr. 1 Schluſssatz) muſs

entweder unmöglich oder doch nur unter Aufwendung ganz aufsergewöhnlicher Mittel ausführbar sein (z. B. durch einen mit unverhältnismäfsigen Kosten aus fernem Hafen herbeizuholenden Schleppdampfer) Hans. IX S. 257, R.G.Entsch. Bd. 21 S. 87 [1a]).

4. Der Begriff der Reparaturunwürdigkeit beruht auf dem Gedanken, dafs die Reparatur zu unterlassen sei, wo die Wiederherstellung des Schiffs „wegen des schlechten Zustandes“ desselben „als eine unverständige Mafsregel“ erscheinen würde [2]). Ein solcher

---

1a) Dagegen Schaps S. 61. Er nimmt an, dafs derartige Kosten als Teil der „Kosten der Reparatur“ (Art. 444 Nr. 2) anzusehen seien und somit grofse Höhe derselben nur Reparaturunwürdigkeit bedingen könne. In der That sind aber in Art. 444 wie in Art. 708 Nr. 4, 711, 712, 876 nur die Kosten der in das Schiff zu verwendenden, seinen Wert erhöhenden Materialien und Arbeiten zu verstehen. Darauf beruhen die Abzüge des Art. 712 (neu für alt), vgl. R.O.H.G.Entsch. XII S. 403 und Text S. 153.

2) Der französische (Art. 289) und der belgische *Code de comm.* (Art. 222) geben den Begriff der *innavigabilité*, wenn sie mit Rücksicht auf das Abandonrecht des Versicherten bei der Casco-Versicherung bestimmen: *Le delaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.* Die französischen Juristen unterscheiden jedoch *innavigabilité absolue et relative.* Erstere kommt mit der absoluten Reparaturunfähigkeit, wie sie im Text angegeben, überein (Caumont S. 363 N. 575. S. 364 N. 585). Die letztere umfafst sowohl die relative Reparaturunfähigkeit (*emporte l'idée d'une détérioration, dont la réparation aurait été possible en soi sans des circonstances extrinsèques, qui seules viennent y mettre obstacle:* Caumont S. 363—365 N. 575, 577—583, 591), wie auch die Reparaturunwürdigkeit des D.H.G.B. (*quand les dépenses à faire, pour réparer un navire sont excessives:* Caumont S. 365 N. 591; vgl. S. 364 N. 578, 584). Letzere wird in älteren Erkenntnissen bereits angenommen, wenn die Reparaturkosten ³/₄ des Wertes des Schiffs übersteigen (s. Caumont S. 364 f. N. 584, 591), während solche in der neuesten Zeit von manchen Schriftstellern und Gerichten erst dann statuiert wird, wenn die Kosten dem Werte des Schiffs nach der Reparatur gleichkommen oder denselben übersteigen (s. die Citate bei Couder II S. 447 N. 100). Im englischen Recht wird wohl der Ausdruck *irreparability* für Reparaturunfähigkeit (absolute wie relative) und Reparaturunwürdigkeit gebraucht und letztere angenommen, wenn die Reparatur einen Kostenaufwand verursachen würde, *which a prudent owner, if uninsured, would not incur.* Das nimmt man aber in England (wenigstens im Versicherungsrecht) nur an, wenn die Reparaturkosten den Wert übersteigen würden, den das reparierte Schiff für den Reeder hätte (Abbott S. 8—16; Maclachlan S. 164—171; Arnould, *Marine Insurance* II S. 880, 882, 932f., 939; Lowndes, *Marine Insurance* S. 120—124), während man in den Vereinigten Staaten von Amerika schon dann von Reparaturunwürdigkeit im Versicherungsrecht spricht, wenn nur die Reparaturkosten die Hälfte des Wertes des reparierten Schiffs übersteigen (Phillips, *on Insurance — 5. ed.* — N. 1539), wobei auch ein Abzug von ¹/₃ wegen des Unterschiedes zwischen alt und neu nicht stattfindet (Phillips N. 1543). Einige neuere Gesetze enthalten indes über die Reparaturunwürdigkeit gegenüber dem Versicherer dieselben Grundsätze, wie das D.H.G.B. So das holländische H.G.B. (Art. 663 f), nach welchem das Schiff, wegen Unbrauchbarkeit (infolge von Seeschaden), vom Versicherten dem Versicherer abandonniert werden darf, wenn die Reparaturkosten ³/₄ des taxierten Wertes des Schiffs übersteigen; das spanische H.G.B. (Art. 789); das finnländische Seegesetz (Art. 222); das italienische H.G.B. (Art. 632); das rumänische H.G.B. (Art. 644); das mexikanische H.G.B. (Art. 864) und das argentinische H.G.B.

Zustand wird dem Verlust des Schiffs gleichgestellt, und alle Wirkungen, welche an den zufälligen Untergang eines Schiffs geknüpft sind, treten auch ein, wenn durch Zufall ein derartiger Zustand eines solchen herbeigeführt ist (Prot. S. 3995). Unverständig ist die Wiederherstellung des Schiffs, wenn ein grofses Mifsverhältnis zwischen den aufzuwendenden Reparaturkosten und dem Wert des ganzen Schiffs bestehen würde. Die Grenze hierfür wird sich immer durch die Anschauungen des Verkehrs feststellen lassen, und diese hat das Handelsgesetzbuch fixiert, indem es die Reparaturunwürdigkeit ausspricht, wenn die Kosten der Reparatur ³/₄ des früheren Werts des Schiffs, der nicht identisch mit dem Versicherungswert ist (Prot. S. 4416) — was jedoch die Berücksichtigung dieses letzteren bei Feststellung des früheren Werts nicht ausschliefst, vgl. Seuff. Bd. 17 (41) Nr. 22 — betragen würden. Dabei kommen die Reparaturkosten zu ihrem vollen Betrage in Ansatz, es findet nicht die im Haverei- und Versicherungsrecht infolge des Umstandes, dafs durch die Reparatur der Wert des Schiffs gegen die Zeit der Versicherung erhöht wird (s. Art. 712, 876), übliche Kürzung von ¹/₃ des Belaufs derselben (Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu) statt (Prot. S. 3996). Wohl aber sind bei der Abschätzung der Reparaturkosten die Schäden auszuscheiden, welche „in Abnutzung, Alter, Wurmfrafs und Fäulnis sich gründen," wenn die Reparaturunfähigkeit gegen den Versicherer des Cascos geltend gemacht werden soll vgl. Art. 825 Nr. 2, 888 Nr. 4 R.G.Entsch. Bd. 21 S. 85. Ebenso bei Versicherung „auf behaltene Ankunft," wenn diese als eine „sich auf das Schiff beziehende" Versicherung anzusehen ist, was Thatfrage ist, R.G. cit. und Hans. X Nr. 120. Für die Kosten der Reparatur kommen nur die Geldaufwendungen in Betracht, welche durch dieselbe unmittelbar verursacht worden sind, nicht auch die Kosten der Anschaffung des Geldes im Nothafen, wie Bodmereiprämie, Banquierprovision und ähnliches. Das R.O.H.G. (Entsch. XII S. 403 f.) macht mit Recht geltend, das H.G.B. spreche nur von Kosten der Reparatur; von irgend welchen hinzuzurechnenden Kosten, namentlich von Kosten der Geldanschaffung, sei nicht die Rede. Lewis (2. Aufl. I S. 37, dem sich Schaps S. 61 anschliefst) hält dies für unrichtig: Da das Gesetz nur von den Kosten, nicht vom Wert der Reparatur spreche, so müsse alles berücksichtigt werden, was der Reeder aufwende. Das Gesetz versteht aber seinem Zusammenhang nach (vgl. die Citate N. 1ᵃ) darunter doch nur die objektiv — ohne Rücksicht auf persönliche Verhältnisse des Reeders — zu schätzenden (Art. 711) Kosten, die den Wert erhöhen. Die Kosten

---

(Art. 1232), welche eben dasselbe wegen Verschlechterung zulassen, die wenigstens ³/₄ des Wertes des Schiffs beträgt (Spanien läfst in gewissen Fällen den Abandon auch dann zu, wenn die Reparaturkosten ³/₄ des Werts übersteigen). Die skandinavischen Gesetzbücher (§ 6) machen freilich dieselbe Unterscheidung wie das deutsche, setzen aber keine festen Quoten bei der Reparaturunwürdigkeit.

der Geldbeschaffung werden besonders behandelt (vgl. Art. 708 Nr. 7, Bremer Beding. § 59, Allg. Seev. Bd. § 130). — Bei der Abschätzung des früheren Wertes des Schiffs sollen lediglich besimmte Zeitpunkte, nicht aber auch die Orte, wo sich das Schiff zu denselben gerade befand (z. B. der Abgangshafen), in Betracht gezogen werden. Die Hamburger Konferenz fürchtete aus einer ausdrücklichen Aufnahme des Orts Unzuträglichkeiten, indem es in diesem Fall z. B. „den Sachverständigen auch dann, wenn sich das Schiff in einem unbedeutenden Hafen befände, nicht gestattet sein würde, auf die Preisverhältnisse an den in nächster Nähe desselben gelegenen grofsen Handelsplätzen Rücksicht zu nehmen, obschon der eigenltiche Markt für das Schiff auch die letzteren umfassen würde" (Prot. S. 4141 f.).

5. Das Gesetz nimmt eine Reparaturunfähigkeit und -Unwürdigkeit nur bei seeuntüchtigen Schiffen an. Die in jenen Fällen statuierten Folgen treten daher nicht ein, wenn das Schiff „ohne Reparatur" doch „See zu halten imstande wäre," wenn es sich z. B. „in einem, wenngleich beschädigten, doch die Fortsetzung der Reise gestattenden Zustande an einem Orte befände, an welchem es nicht hätte repariert werden können" (Prot. S. 4069 f.).

Art. 445.

Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Schiffer, die Schiffsmannschaft, sowie alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen.

Neues H.G.B. § 481 übereinstimmend.

1. Über die Personen der Schiffsmannschaft und die im § 3 Al. 2 der Seemannsordnung genannten Personen vgl. Bem. zur Seemannsordnung Nr. 2 und 3. Der Begriff der Schiffsbesatzung im Sinne des Art. 445 ist nicht auf die im § 3 Seemannsordnung genannten Personen zu beschränken. Dort wird nur das innere Verhältnis der durch das Band der Schiffsdisciplin verbundenen Personen zum Reeder und Schiffer bestimmt, während der allgemeine Begriff der Schiffsbesatzung, der namentlich für den Umfang der Haftpflicht des Reeders (Art. 451, 736 ff.), also für das Verhältnis zu dritten Personen von Erheblichkeit ist, dadurch nicht erschöpft wird (R.G.Entsch. bei Bolze Bd. 6 Nr. 304).

Namentlich ist anzunehmen, dafs unter den „übrigen auf dem Schiff angestellten Personen" nicht nur die dauernd, sondern auch die nur vorübergehend auf dem Schiff im Dienst desselben zu Schiffszwecken thätigen Personen zu verstehen sind, also z. B. Mannschaften, die im Hafen zu temporärer Verstärkung der Besatzung oder zwischen Abmusterung der alten und Anmusterung der neuen Besatzung auf kurze Zeit oder zu einzelnen Schiffsarbeiten gedungen werden. Das Reichsgericht folgert dies mit Recht aus der *ratio legis*, nach welcher der Reeder im Interesse der Sicherheit des Verkehrs für allen Schaden mit Schiff und

Fracht haften müsse, den irgend eine dauernd oder vorübergehend von ihm in seinem Schiffahrtsbetriebe angestellte Person in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen einem Dritten zufügt, obwohl die Hamburger Konferenz zunächst nur dauernd angestellte Personen im Auge hatte (vgl. Entscheidungen des Reichsgerichts vom 27. Juni 1881 Seuffert Archiv Band 32 S. 58, vom 26. April 1882 Entsch. Bd. 13 Nr. 29, vom 21. Dezember 1887 und 14. April 1888 bei Bolze V Nr. 375, VI Nr. 304; Wagner, Beiträge zum Seerecht S. 66; a. M. Lewis, 2. Aufl. I S. 183, Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 221 ff., welche vorübergehend auf dem Schiff beschäftigte Personen nicht zu den „angestellten“ rechnen). Hiernach mufs auch der Lotse zur Schiffsbesatzung gerechnet werden, sofern er nicht als Zwangslotse an Bord genommen werden mufs (freiwilliger Lotse)[1]) vgl. die cit. Entscheidungen. Auch den Zwangslotsen wollen zur Schiffsbesatzung rechnen: Urteil der Juristischen Fakultät Bonn vom 3. Oktober 1868, H.G.Z. I Nr. 180 (auch Centralorgan Bd. 5, S. 105 ff.), Lamprecht in Goldschmidt Zeitschrift Bd. 21, S. 89 ff. Es würde daraus folgen, dafs nach Art. 451 der Reeder dritten Personen auch für die Handlungen des Zwangslotsen mit Schiff und Fracht in allen Schadensfällen aufser dem in Art. 740 besonders ausgenommenen Fall des Zusammenstofses hafte. Diese Konsequenz weist Voigt (Goldschmidt Zeitschrift Bd. 28 S. 345) mit Unrecht durch die Bemerkung zurück, dafs in der Befolgung der Anordnungen des Zwangslotsen kein „Verschulden des Art. 451“ (d. h. des Schiffers und der übrigen Besatzung) liegen würde. Das Verschulden des Zwangslotsen selbst müfste die Haftung des Reeders zur Folge haben. Es ist aber in der Hamburger Konferenz unzweifelhaft die bestimmte Überzeugung hervorgetreten, dafs höhere Gewalt anzunehmen sei, wenn die Staatsgewalt den Schiffer zwinge,

---

1) Dies nimmt Lewis trotz seiner sonst abweichenden Ansicht (2. Aufl. I S. 184 ff.) auch an, indem er mit Kühn, Goldschmidt Zeitschr. XII S. 425 deduziert, dafs der freiwillige Lotse Vertreter des Schiffers sei, wenn dieser ihm das Kommando übergeben habe. — Hat der Schiffer dem Lotsen das Kommando nicht übergeben, sondern bedient er sich nur seines Rats, — wie die Stellung des Lotsen in Frankreich überhaupt (vgl. N. 3) aufgefafst wird — so bleibt freilich der Schiffer in erster Linie für das verantwortlich, was er auf den Rat des Lotsen thut. Es kann aber für den Schiffer eine ausreichende Entschuldigung sein, wenn er dem Rat des ortserfahrenen Lotsen und namentlich dessen thatsächlichen Angaben (vgl. die Äufserung Courcys in N. 3) vertraute und darnach handelte. Ein Verschulden des Schiffers würde erst dann vorliegen, wenn er als Sachverständiger das Verkehrte des Rats oder der Angaben des Lotsen einsehen mufste, oder wenn ihn bei der Auswahl des Lotsen ein Vorwurf trifft. Es kann also auch bei einem solchen Lotsen, der nur als Berater des Schiffers fungiert, die Frage praktisch werden, ob er zur Schiffsbesatzung gehört und für die Folgen seines Verschuldens der Reeder haftet. Diese Frage ist zu bejahen, denn ein solcher Lotse leistet dem Reeder gegen Entgelt Dienste für das Schiff im Betriebe der Schiffahrt.

einen obrigkeitlich bestellten Lotsen an Bord zu nehmen (Prot. S. 2798 und S. 2919, 2920). Für die Fälle des *Receptum* sei aber nicht ohne weiteres zu folgern, dafs Schäden, die durch Verschulden des Zwangslotsen entstanden seien, immer auf höherer Gewalt beruhten (Prot. 2798 ff.). Da man nun den Reeder für den Fall eines durch Versehen des Zwangslotsen verursachten Zusammenstofses auch von der Haftung aus dem *Receptum* befreien wollte, wurde die jetzige Fassung des Art. 740 in der II. Lesung beschlossen. Daraus ergiebt sich in der That, dafs man den allgemeinen Satz: „das Eintreten des Zwangslotsen ist höhere Gewalt" für richtig hielt und nur in einem Anwendungsfall unter besonderer Ausdehnung auf das *Receptum* ausdrücklich festsetzte. Diese Auffassung schliefst die Einreihung des Zwangslotsen in die Schiffsbesatzung aus und der Gegensatz beider ergiebt sich auch aus der Wortfassung des Art. 740 vgl. R.G. Entsch. Bd. 7 S. 25 und § 3 Al. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes mit Motiven. Ebenso ist in Grofsbritannien, Portugal und Schweden der Reeder in allen Fällen frei von Schäden, die durch Versehen des Zwangslotsen entstehen (vgl. N. 3). — Unter einem Zwangslotsen ist nur ein solcher zu verstehen, den der Schiffer auf obrigkeitliche im Interesse des Schiffahrtsverkehrs getroffene Anordnung nehmen und dem er die Führung des Schiffs übergeben mufs[1a]). Prot. S. 1784, 2729; O.A.G. Lübeck Kier: (1868) S. 301; R.O.H.G.Entsch. Bd. 25 S. 230 ff.; R.G.Entsch. Bd. 7 S. 25, 19 S. 14; O.L.G. Hamburg, 9. April 1886 Hans. VII Nr. 35, S.A. IV S. 377. Daher sind als Zwangslotsen nicht solche Lotsen anzusehen, von deren Annahme der Schiffer sich durch Bezahlung des Lotsengeldes frei machen kann, da es dann in der Wahl des Schiffers steht, ob er mit demselben Geldopfer mit oder ohne Lotsen fahren will. Die obrigkeitliche Anordnung gewinnt dann den Charakter einer lediglich finanziellen Mafsregel, welche am klarsten hervortritt, wenn das Lotsengeld an den Staat zu zahlen ist. Es mufs also gefordert werden, dafs der Staat die Annahme des Lotsen durch Strafen oder Verweigerung der Einfahrt erzwingt. Demgemäfs haben die hamburgischen Gerichte konstant erklärt, dafs die Admiralitätslotsen und Kreuzerlotsen, welche die Schiffe von der Elbmündung bis zur „Bösch" zu lotsen haben, nicht Zwangslotsen sind, da der Schiffer diese Lotsen nicht zu nehmen braucht, nur dem Staat Lotsengeld zu zahlen ist, ob der Lotse genommen wird oder nicht, Hamburger H.G.Z. I Nr. 202, II Nr. 59, II Nr. 151 (dagegen Wagner, Beiträge zum

---

1a) Der Schiffer kann formell das Kommando behalten; der Lotse hat auch dann die „Führung", wenn der Schiffer unter seiner Aufsicht kommandiert und seinen Weisungen folgen mufs, vgl. Hans. XVII Nr. 60 (O.L.G. Hamburg 15. Mai 1896, bestätigt von dem Reichsgericht, Jur. Wochenschr. 1896 S. 673), vgl. Art. 478 N. 10.

Seerecht S. 83 ff.)[2])[3]). Über die gegenseitige Stellung des Schiffers und des Zwangslotsen, sowie dessen Haftung vgl. im übrigen unten Bem. zu Art. 478.

---

2) In der Elbe bis Hamburg werden die Admiralitätslotsen von den Böschlotsen abgelöst. Auch diese sind keine Zwangslotsen. Dagegen sind die Hafenmeister (Hafenlotsen) in Cuxhaven und Hamburg Zwangslotsen (Hamb. Ges. vom 29. April 1858, 18. April 1866), haben aber daneben hafenpolizeiliche Funktionen. Diese Qualität eines polizeilichen Beamten hat jedoch an sich der Zwangslotse nicht, sie ist eine zufällige und es ist nicht richtig, mit Lewis (Endemann, Handbuch IV S. 120) ihm solche überhaupt beizulegen und daraus Folgerungen zu ziehen. Über die Verhältnisse der Hafenlotsen in Hamburg und Cuxhaven vgl. Hamb. H.G.Z. II Nr. 350, X Nr. 9, X Nr. 144 (Cuxhaven); Hans. VII Nr. 59 (O.L.G. 29. März 1886); R.G. Entsch. Bd. 19 S. 1; Hans. XVI Nr. 31 (O.L.G. 25. Januar 1895). Diese Erkenntnisse ergeben, dafs keineswegs alle Schiffe in Hamburg durch Hafenlotsen hineingelotst werden, die Schiffe sind nur gezwungen, die Hafenlotsen zu nehmen, falls dieselben an Bord kommen. — Für die gröfseren Weserhäfen herrscht meistens Lotsenzwang (Wagner, Beiträge S. 52), ebenso in sämtlichen altpreufsischen Häfen (mit Ausnahme von Greifswald), in Travemünde (nicht auf dem Revier bis Lübeck), in den mecklenburgischen Häfen; überall aber sind Ausnahmen vorhanden, insbesondere für Schiffe mit geringerem Tiefgang (z. B. für Stettin-Swinemünde für Schiffe von weniger als 210 cbm). Dagegen ist kein Lotsenzwang im Sinne des Textes vorhanden in Schleswig-Holstein (vgl. Wagner, Beiträge S. 52—53) mit Ausnahme des neuen Kaiser-Wilhelm-Kanals, in welchem nach §§ 6 und 12 der Betriebsordnung Lotsenzwang vorhanden ist (Entsch. des Reichsgerichts vom 28. Oktober 1896 Jur. Wochenschr. 1896 S. 673). S. im übrigen über Lotsenwesen die Monographie von Wagner: „Die privatrechtliche Stellung der deutschen Lotsen“ in den „Beiträgen zum Seerecht“ S. 43 ff. Die von ihm mitgeteilten lokalen Gesetze und Verordnungen sind nicht mehr vollständig (vgl. für Stettin-Swinemünde: Nassius, Stromschiffahrtsgesetze 1893 II S. 33; Bremen: Hafenordnung für Bremerhaven vom 20. Dezember 1890 Gesetzs. 1891 S. 57; Lübeck-Travemünde: Hafen- und Revierordnung 29. Juli 1893, Verordn. von 1893 S. 42).

3) In Frankreich giebt es in unserem Sinne keine Zwangslotsen. Allerdings spricht man auch hier von Zwangslotsen (*pilot obligeatoire*), die der Schiffer auf Grund eines Dekrets vom 12. Dezember 1806 an Bord nehmen mufs. Aber dem Lotsen wird hier nicht das Kommando übertragen, er ist lediglich Ratgeber des Kapitäns (Lyon-Caën Nr. 189). Courcy quest. mar. II S. 105 charakterisiert die Stellung des französischen Lotsen folgendermafsen: *Le pilote devient-il maître de la manœuvre? Dessaisit-il le capitaine du commandement en le déchargeant de la responsabilité? La jurisprudence française pense le contraire. Le pilote n'est qu'un conseil, un indicateur. Il n'est pas une autorité. Il vient dire au capitaine: Là sont les écueils cachés, les bas-fonds, les bancs de sable mobiles; ici est le chenal, la mer a telle profondeur, les courants ont telle direction et telle puissance; à vous, qui connaissez le tirant d'eau de votre navire, ses facultés d'évolution, la force de votre machine, à vous de commander en conséquence des indications précises que vous apporte ma pratique des côtes, comme vous commandez en consultant des cartes là ou il n'y a pas de pilotes. Je ne suis qu'une carte marine parlante, qui se rectifie au jour le jour;* den fremden Zwangslotsen stellt er in betreff der Reederhaftung dem Schiffer gleich ibid. IV S. 400. So auch Bédarride I N. 281, II N. 393; Laurin (der den Lotsen *aide et préposé* nennt) bei Cresp I S. 587 f., vgl. S. 621; Desjardins II S. 59 f.; Ruben de Couder V. S. 545 f. N. 30; Lyon-Caën l. c. und die Citate daselbst. Dieses Princip ist zum Gesetz erhoben worden im belgischen *Code de comm. II* (von 1879) Art. 228 Abs. 2 und 3: *Si l'abordage a été causé par une faute, tous les dommages sont supportés par le navire à bord duquel la faute a été commise.*

Haben Beamte der Schiffahrtspolizei, Hafenmeister, Eigentümer des Hafenbassins (*docks*) das Recht zu bestimmen, auf welchem Wege und in welcher Richtung das Schiff den ihm angewiesenen Anlegeplatz aufzusuchen hat und ist das Schiff durch obrigkeitliche Vorschrift gezwungen, diesen Anordnungen Folge zu leisten, so haftet die Reederei, wenn aus diesen letzteren allein ein Schaden entsteht, nicht. Diese Personen sind nicht Angestellte des Schiffs, Versehen derselben ist höhere Gewalt wie Versehen der Zwangslotsen, vgl. Parsons I S. 533 bei N. 5; Maclachlan, S. 327 bei N. 2. Leiten aber Leute einer Schiffswerft, nach der das Schiff zur Reparatur gebracht werden soll, den Transport des Schiffs nach der Werft, so sind dieselben auf dem Schiff angestellt, selbst dann, wenn diese Leistung nicht besonders bezahlt, sondern mit der Reparatur in Pausch und Bogen verdungen ist.

La présence de pilotes ne fait pas obstacle à la responsabilité établie par le paragraphe précédent. — Dagegen stimmt das englische Recht mit dem deutschen überein. Die *Merchant Schipping Act* von 1894 *sect. 633* sagt: *an owner or master of a ship shall not be answerable to any person whatever for any loss or damage occasioned by the fault or incapacity of any qualified pilot acting in charge of such ship, within any district where the employment of such pilot is compulsory by law.* In England besteht nur Lotsenzwang für die „*districts of the Trinity-House*", welche befassen *the London district and the Trinity out port districts (excepted the english channel district)* und aufserdem für Passagierschiffe, welche zwischen Häfen von Grofsbritannien verkehren, endlich in allen Bezirken, in denen sonst noch am 1. Mai 1855 (als die *Merch. sh. act* von 1854 in Kraft trat) Lotsenzwang auf Grund früherer *charters* bestand (vgl. *sect. 603, 604, 622* der *Merch. sh. act* von 1894). Ein Verzeichnis ist vorhanden bei Marsden, 3. Ausg. p. 264 ff. Es bestehen aber Ausnahmen und persönliche Befreiungen. Der Zwang wird ausgeübt durch Geldstrafen (meistens doppelte Lotsengebühr Art. 603). In England versteht man aber unter einem Zwangslotsen auch schon einen solchen, dessen Annahme nur durch die Verpflichtung, einfache Lotsengebühr zu zahlen, auch wenn man ihn nicht an Bord nimmt, erzwungen wird, nicht aber einen Lotsen, der nur (wie z. B. in Frankreich) eine beratende Stellung einnimmt (vgl. Abbott p. 201, Marsden p. 228, 231). In Nordamerika hat der Lotse gegenüber dem Schiffer dieselbe Stellung wie in Deutschland und England, er ist nicht blofser Berater, die Schiffe können ohne Lotsen fahren, müssen aber, wenn ein solcher sich meldet, ihn nehmen oder einfaches resp. halbes Lotsengeld zahlen. In der Frage, ob dieser Lotse als Zwangslotse angesehen und der Reeder von der Haftpflicht für seine Handlungen befreit sei, sind widersprechende Entscheidungen ergangen (s. hierüber Parsons II p. 110, 117). Portugal § 492 läfst den Reeder zwar für Versehen freiwilliger Lotsen, aber nicht für Versehen von Zwangslotsen haften. Ebenso Schweden § 8 vgl. N. 6. In den übrigen Ländern sind besondere Vorschriften über Haftung des Reeders für Versehen des Lotsen nicht vorhanden. Dieselben werden in dieser Beziehung der Schiffsbesatzung gleichgestellt, obwohl auch Zwangslotsen in unserem Sinne vorkommen (R.G.Entsch. Bd. 19 S. 19 — Hafen von Curaçao — Bd. 29 S. 92 — Hafen von Riga).

Im Suez-Kanal und auf der unteren Donau hat der Lotse eine ähnliche Stellung wie in Frankreich (vgl. Marsden p. 232).

In Deutschland und England besteht eine Strömung, welche die Haftpflicht der Reeder auch auf Versehen der Zwangslotsen ausdehnen will. Auf dem Kongrefs zu Brüssel 1888 wurden von den englischen und deutschen Teilnehmern hierauf abzielende Anträge gestellt und zum Beschlufs erhoben (*Actes du congrès* p. 304 ff., 415).

Denn diese Thätigkeit bezieht sich auf einen Teil der eigentlichen Schiffahrt, die Leute bleiben auf der Fahrt der Aufsicht und der Autorität des Schiffsführers unbedingt unterworfen. A. M. Wagner, Beiträge zum Seerecht, S. 66. — Handelt es sich dagegen um solche Arbeiten zu Schiffszwecken, welche nicht einen Teil der eigentlichen Schiffahrtsarbeit bilden, also z. B. das Beladen und Entlöschen, Vornahme von Reparaturen am Schiff und seinen Teilen oder seinem Zubehör, so kann, soweit die eigentliche Schiffsmannschaft oder andere dauernd zu diesen Zwecken auf dem Schiff angestellte Personen (z. B. der Schiffszimmermann) nicht thätig sind, der Schiffer dieselben entweder unter seiner Aufsicht durch gedungene Arbeiter (Dienstvertrag) ausführen lassen oder er kann diese Arbeiten an einen Unternehmer verdingen (Werkvertrag), welcher dann durch seine Leute dieselben besorgen läfst, was z. B. in vielen Fällen bei der Beladung durch Schiffsstauer und auch oft bei der Entlöschung geschieht[4]). Im ersteren Fall sind die Arbeiter „auf dem Schiff angestellt" und unterliegen der direkten Aufsicht und Kontrolle des Schiffers, woraus sich die Haftpflicht der Reeder aus Art. 451 ergiebt. Im letzteren Fall dagegen hat das Schiff nur das fertige Werk zu fordern, der Schiffer hat keine Aufsicht über die von dem Unternehmer gestellten Arbeiter. Solche Leute sind nicht „auf dem Schiff angestellt." Diesen Grundsätzen gemäfs hat das Oberlandesgericht in Hamburg eine aufserkontraktliche Haftpflicht der Reeder aus Art. 451 für die sogenannten Schauerleute (Arbeiter der Stauunternehmer) verneint, vgl. Hans. III Nr. 81, Hans. VIII Nr. 21[5]). Ebenso: Urteil des *court of appeal* in London vom 3. Februar 1893 Aspinall, Marit. Cases VII p. 412. Das Reichsgericht hat sich hierüber noch nicht ausgesprochen, vgl. Jur. Wochenschr. 1896 S. 705. Die skandinavischen Seegesetze (§ 8) gehen noch weiter, indem sie die Haftung des Reeders auf Schaden erstrecken, der von jemandem verursacht ist, „der Arbeit im Dienst des Schiffs ausführt", auch wenn er nicht zur Schiffsmannschaft gehört[6]). Wagner, Beiträge z. Seerecht, S. 66 will dagegen den Begriff der Schiffsbesatzung auf solche Personen beschränken, die es unmittelbar mit der Verwendung des Schiffs zur Seefahrt zu thun haben.

2. Eine besonders wichtige Ausdehnung des Begriffs der Schiffsbesatzung ist in der Praxis bei der Schleppschiffahrt

---

4) Die Eigentümer der Hafenbassins (*docks*) besorgen meistens zu festen Sätzen sowohl die Beladung wie Entlöschung der Schiffe, welche in diesen Bassins anlegen.

5) Besorgen die Schauerleute aber andere Schiffsarbeiten unter Aufsicht des Steuermanns, z. B. die Vertauung des Schiffs, die nicht unter die verdungene Stauung fällt, so tritt die Haftpflicht des Reeders ein Hans. X Nr. 78.

6) Schweden nimmt aber im § 8 Seeges. durch den Zusatz „auf Grund eines Auftrags des Reeders oder Schiffers" den Zwangslotsen aus. In Dänemark (Ges. vom 13. Juni 1879) und Schweden (V.O. vom 15. Februar 1881) besteht kein Lotsenzwang, ebensowenig in Norwegen, wo nur Gebühr zu zahlen ist, auch wenn man den Lotsen nicht nimmt (Ges. 17. Juni 1869).

hervorgetreten. Das Reichsgericht — Entsch. Bd. 20 Nr. 16 — hat folgenden Fall entschieden: Ein Seeschiff „Elisetta" liefs sich schleppen und kollidierte mit einem dritten Schiff. Die „Elisetta" wurde von einem Lotsen geführt, der das Kommando hatte. Sie wandte ein, dafs die Kollision lediglich von dem Schlepper, der dem Kommando des Lotsen entgegen gehandelt habe, verursacht sei. Das Reichsgericht hat sich der englischen Auffassung[7]) angeschlossen, dafs der Schlepper als im Dienste des geschleppten Schiffs stehend (*the tug is the servant of the tow*) anzusehen und dafs folglich die Besatzung des Schleppers (*tug*, *remorqueur*) als ein Teil der Besatzung des geschleppten Schiffs (*tow*, *remorqué*) zu betrachten sei, dafs gewissermafsen beide Schiffe eins seien (Schleppzug), wobei die bewegende Kraft (*moving power*) an Bord des Schleppers (*tug*) und die Leitung (*governing power*) an Bord des geschleppten Schiffs (*tow*) sei. Daraus ist gefolgert: für Verschulden der Besatzung des Schleppers haftet auch das geschleppte Schiff, der geschädigte Dritte kann sich also an beide Schiffe halten, beide haften ihm solidarisch, das geschleppte Schiff hat nur den Regrefs gegen den Schlepper. — In der citierten Entscheidung hat das Reichsgericht aber auch eine ältere hamburgische Entscheidung (O.L.G. Hamburg 20. Juli 1886 Hans. VIII Nr. 16) gebilligt, in welcher der Sachverhalt ein anderer war. Der Eigentümer eines Lagerkahns — in Hamburg galten nach § 54 Einführungsgesetz: die Art. 736—741 auch bei Flufsschiffen, vgl. jetzt §§ 3, 4 des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. Juni 1895 — hatte seinen Kahn an den Besitzer des Schleppdampfers Taurus vermietet, welcher denselben ins Schlepptau nahm. Unterwegs kollidierte der Kahn durch Schuld des „Taurus" mit einem Dritten. Auf dessen Klage wurde der Eigentümer des Kahns verurteilt. Hier war sowohl die *moving power* wie die *governing power* auf dem Schlepper allein (ähnlich O.L.G. 19. März 1886 Hans. VII Nr. 33). Diese Entscheidungen werden unter Billigung des Reichsgerichts damit motiviert, dafs es genüge: wenn das geschleppte Schiff sich der bewegenden Kraft des Schleppers bediene und damit freiwillig der eigenen freien Bewegung entsage, um mit dem Schlepper einen Schleppzug zu bilden. Es liege kein Grund vor, den Reeder von der Haftung aus Art. 451 (736) (welche als eine Art Noxalhaftung bezeichnet wird, vgl. Bemerk. zu Art. 451) dadurch als befreit anzusehen, dafs er es vorziehe, unter gänzlicher oder teilweiser Aufgabe eigener Handhabung den Kreis seiner

---

7) Die französische Doktrin und Rechtsprechung stand früher auf einem anderen Standpunkte, indem dieselbe in jedem Fall nur das an der Kollision schuldige Schiff verurteilte: *Journal de jurisprudence commercial et maritime* Bd. 42 S. 104—107, Bd. 44 S. 98—102; *Actes du congrès de Bruxelles* 1888 p. 302, hat sich aber zu der englischen Auffassung bekehrt (Valroger I Nr. 240; Lyon-Caën Nr. 191). Portugal Art. 492 Nr. 3 erklärt die Reeder allgemein haftbar für alle Schäden, die während und bei Gelegenheit einer Schleppfahrt sich ereignen, wenn nicht der Führer des Schleppers allein die Leitung hat.

Bediensteten dadurch zu erweitern, dafs er sich zur Fortbewegung eines zweiten Fahrzeugs und der auf diesem angestellten Personen bediene. Dieser Standpunkt geht über die Resultate der englischen Rechtsprechung hinaus. Der Standpunkt der letzteren ergiebt sich am besten aus dem neuesten bei Abbott S. 197/98 mitgeteilten Urteil gegen den Schlepper Quickstep und den von diesem geschleppten Bagger Nr. I. In diesem Prozefs wurden die Ansprüche eines dritten beschädigten Schiffs gegen den Bagger aus einer durch Schuld des „Quickstep" stattgehabten Kollision abgewiesen, weil hier der Schlepper — wie regelmäfsig bei einem Schleppzug, der aus einem Schlepper und Kähnen besteht — die „Direktion" hatte[8]). Ebenso bestimmt Portugal (neues H.G.B. von 1888 Art. 492) ausdrücklich, dafs das geschleppte Schiff nicht für Fehler des Schleppers hafte, wenn dieser allein die Leitung hatte. Zu demselben Resultat ist, wenn man berücksichtigt, dafs in der Binnenschiffahrt regelmäfsig der Schlepper allein die Leitung hat, infolge eines Antrags der Kommission des Reichstags auch unser Binnenschiffahrtsgesetz gelangt, welches in § 4 Abs. 4 bestimmt:

Sind mehrere Schiffe in einem Schleppzug vereinigt, so erstreckt sich die Haftung nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden

---

8) Das Urteil des *divisional court* (Richter Butt) führt aus: Ob die Besatzung des *tug* als *servants* der Reeder des *tow* anzusehen, sei in jedem Fall nach den Umständen zu prüfen. War die Leitung in den Händen des *tow*, so sei freilich die Besatzung des *tug* im Dienste des *tow*. Dies könne man aber im umgekehrten Fall, wo die Leitung des Schleppzugs lediglich in der Hand des *tug* sei, nicht annehmen. Am besten erhelle dies dann, wenn in solchem Fall — wie üblich — der *tug* mehrere Kähne (A, B, C) im Schlepptau habe, die alle verschiedenen Eigentümern gehörten. In wessen Dienst solle dann hier die Besatzung des *tug* stehen? Im Dienst der Eigentümer des Kahns A oder des Kahns B oder des Kahns C oder im Dienste jedes dieser Kähne? Letzterenfalls würde die Folgerung zu ziehen sein, dafs wenn Kahn A durch Schuld des *tug* kollidiere, nicht nur dieser Kahn A, sondern auch Kahn B und Kahn C neben dem *tug* haftbar seien. Das würde aber einem jeden gesunden Sinn widersprechen. Parsons teilt I S. 534—536 (vgl. Marsden p. 195 ff.) die Rechtsprechung der amerikanischen Gerichte mit, die schwankend ist, aber darin übereinstimmt, dafs Kanalboote und Kähne lediglich unter der Leitung des Schleppers sich befinden und daher nur der letztere haftbar sei. Die belgische Praxis stimmt mit der englischen überein (Jacobs Nr. 64, 918). Auf dem Seerechtskongrefs zu Brüssel von 1888 (vgl. *Actes du congrès*, p. 300 ff.) wurden in betreff des hier in Rede stehenden Gegenstandes folgende Anträge gestellt: von Ulrich — angeblich in Übereinstimmung mit der deutsch-englischen Praxis:

„bei der Schleppschiffahrt werden das Schleppschiff und das geschleppte Schiff als ein Schiff angesehen und die Reeder dieses Schiffs sind solidarisch für die Fehler ihrer Besatzungen haftbar".

Dagegen von dem Belgier Jacobs:

„bei der Schleppschiffahrt ist der Reeder des Fahrzeugs, dessen Führung die Leitung (*direction*) hat, civilrechtlich für die Fehler haftbar, welche von den Besatzungen der anderen Schiffe begangen werden, während sich dieselben unter der gemeinschaftlichen Leitung befinden".

Über einen Beschlufs einigte sich der Kongrefs nicht.

verursacht hat (d. h. dessen eigene und besondere Besatzung durch unrichtige Manöver die Schuld trägt)[9]).

Da in der Seeschiffahrt seltener Schleppzüge vorkommen, bei denen die Leitung sich in der Hand des Schleppers befindet (Schleppen hülfloser oder geborgener Schiffe, Küstenfahrt), so hat die Frage, ob die obigen Entscheidungen der hamburgischen Gerichte zu billigen sind, dadurch an Bedeutung verloren. Meiner Meinung nach verdient der Standpunkt der englischen Entscheidung den Vorzug. Der Begriff der Besatzung eines Schiffs fordert, dafs Jeder, der dazu gehört, unter Aufsicht und Autorität des Führers dieses Schiffs stehen mufs. Wenn die Leitung und Aufsicht über den Schleppzug lediglich in der Hand des Kapitäns des Schleppers sich befindet, so stehen er und seine Leute nicht unter der Autorität des Führers des geschleppten Schiffs oder gar der Führer jedes von mehreren geschleppten Schiffen. Die hamburgischen Gerichte haben sich allzu sehr von der theoretischen Anschauung einer objektiven Noxalhaft leiten lassen und das nach Lage unserer Gesetzgebung doch erforderliche subjektive Schuldmoment da gesucht, wo es wirklich nicht zu finden ist. Auch ist das Ergebnis dieser Entscheidungen in der That ein ungerechtes: es würde eine ganz neue Gefahr in jedem Anschlufs an einen Schleppzug liegen, wenn jedes Schiff für die Manöver des Schleppers aufkommen müfste, auf welche es gar keinen Einflufs hat. Die Konsequenz, dafs der Schleppschiffahrtsunternehmer, dem angehängte an sich selbständige (vgl. Bem. Nr. III 1 zu den Art. 432 bis 438) Fahrzeuge selbst gehören, mit dem ganzen Schleppzug hafte, tritt der Thatsache, dafs doch jedes dieser Schiffe eine selbständige *fortune de mer* bildet, entgegen, sie würde das ganze Bugsiergewerbe gefährden. Dagegen ist die Einheitlichkeit des Schleppzuges unter allen Umständen anzuerkennen, soweit es sich um Befolgung der Vorschriften des Seestrafsenrechts handelt, vgl. S.A. I S. 183, VII S. 736; daraus folgt aber nicht, dafs aufser dem Leiter des Zuges und dem von ihm geführten Schiff für das Aufserachtlassen derselben auch die übrigen Schiffe ohne weiteres, d. h. ohne eigenes Verschulden haften (hierüber vgl. unten Art. 736 ff.)[10]).

---

9) Die Regierungsvorlage wollte alles der Rechtsprechung überlassen und führte in den Motiven (zu § 4) aus, dafs nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts jedes Schiff des Schleppzugs für die falschen Manöver des Schleppers aufkommen müsse, sowie dafs, falls die angehängten Fahrzeuge dem Schleppschiffahrtsunternehmer gehören, dieser mit dem ganzen Schleppzug hafte.

10) Umgekehrt folgt daraus auch nicht, dafs die Besatzungen der Schleppschiffe als Teile der Besatzung des Schleppers anzusehen seien, wenn dieser die Leitung hat, und dafs demgemäfs der Schlepper mit für Fehler jener hafte. Die Schleppschiffe stehen nie im Dienst des Schleppers, ihre Besatzungen unterstehen nur ihren Führern, die der Leitung des Schleppers gegenüber selbständig bleiben. So Marsden p. 190; Jacobs Nr. 918; Mittelstein, Binnenschiffahrt 1896 S. 24; a. M. Martin, Archiv für öffentliches Recht IX S. 483.

Über den Einflufs der Führung eines Zwangslotsen bei Schleppschiffen, vgl. unten Art. 740.

Art. 446.

Ein zum Abgehen fertiges (segelfertiges) Schiff kann wegen Schulden nicht mit Beschlag belegt werden. Diese Bestimmung tritt jedoch nicht ein, wenn die Schulden zum Behuf der anzutretenden Reise gemacht worden sind.

Durch eine Beschlagnahme von bereits an Bord des Schiffs befindlichen Gütern wegen Schulden kann deren Wiederausladung nur in denjenigen Fällen erwirkt werden, in welchen der Ablader selbst die Wiederausladung noch zu fordern befugt wäre, und nur gegen Leistung desjenigen, was dieser alsdann zu leisten haben würde.

Eine zur Schiffsbesatzung gehörige Person kann wegen Schulden von dem Zeitpunkt an nicht mehr verhaftet werden, in welchem das Schiff segelfertig ist.

Neues H.G.B. § 482 lautet:

Die Zwangsversteigerung eines Schiffs im Wege der Zwangsvollstreckung darf nicht angeordnet werden, wenn das Schiff zum Abgehen fertig (segelfertig) ist. Auch darf ein segelfertiges Schiff nicht mit Arrest belegt werden.

Diese Vorschriften finden keine Anwendung, wenn die Schuld, wegen deren die Zwangsversteigerung oder der Arrest stattfinden soll, zum Behufe der bevorstehenden Reise eingegangen ist.

Diese Fassung giebt mit einer den übrigen Reichsgesetzen angepafsten Redaktion den Abs. 1 des Art. 446 wieder.

Abs. 2 des Art. 446 ist gestrichen, weil nach der C.P.O. (§§ 712, 713, 745 ff.) eine direkte Pfändung von Sachen, die sich nicht im Gewahrsam des Reeders oder des Gläubigers oder eines zur Herausgabe bereiten Dritten befinden, überhaupt nicht zulässig ist.

Abs. 3 des Art. 446 ist gestrichen, weil die Vorschriften der §§ 785 Nr. 3, 812 der C.P.O. Bestimmungen enthalten, die sich mit diesem Absatz decken.

1. An ein Seeschiff und den Abgang desselben knüpfen sich mannigfache Interessen, namentlich der Reeder, verschiedener Ladungsinteressenten, des Schiffers. Wenn daher ein Gläubiger eines Reeders, eines Befrachters oder einer Person der Schiffsbesatzung durch Auswirkung eines Arrestes gegen das Schiff, gegen gewisse Güter oder Personen der Schiffsbesatzung den Abgang des Schiffs verhindern oder doch verzögern könnte, so würde ein mehrseitiges Interesse verletzt werden. Es ist aber natürlich, dafs das mehrfache Interesse dem Interesse einer einzelnen Person vorgeht. Demgemäfs wird schon frühzeitig ein gerichtliches Verfahren und insbesondere ein Arrest gegen Mitglieder der Be-

satzung eines zum Abgehen fertigen Schiffs für unstatthaft erklärt (so Consolato del mare c. 233; Pardessus, Collection II S. 309 ff; Wisbysches Seerecht Art. 6; Pardessus I S. 466). Später wird auch die Unstatthaftigkeit des Arrestes statuiert bei segelfertigen Schiffen und bei geladenen Gütern. (So im Preuſs. L.R. §§ 1409—1419 II 8.) Diese Grundsätze sind von den meisten neueren Gesetzen adoptiert, jedoch in solcher Weise, daſs daraus nicht eine offenbare Unbilligkeit gegen die Gläubiger hervorgeht [1]). Auf diesem Standpunkt steht auch das D.H.G.B.

2. Zunächst wird diese sogenannte Arrestfreiheit, welche auch jetzt schon sowohl gegenüber einem bloſsen Arrestbefehl (Sicherungsarrest) wie gegenüber einem vollstreckbaren Titel besteht, für das Schiff und die Mitglieder der Besatzung nur solchen Schiffen gewährt, welche im Begriff stehen, auszulaufen, und welche ihre Vorbereitungen hierzu bereits vollständig getroffen haben [2]). Dies drückt man im Seeverkehr durch das Wort segelfertig aus; und nur weil sich in der Hamburger Konferenz darüber Bedenken erhoben, ob dasselbe auch auf Dampfschiffe passe, wurde es durch die Worte „zum Abgehen fertig“ erläutert resp. generalisiert (Prot. S. 1495 f., vgl. S. 3707 f.). Irrelevant ist es, ob das Schiff mit Ladung segelfertig liegt oder mit Ballast, und im letzteren Falle, ob es bereits gechartert ist und sich nach dem Orte zu begeben hat, wo die Ladung einzunehmen ist, oder ob es eine Fracht suchen soll. Die Arrestfreiheit dauert fort bis die Reise beendet ist. Muſs das Schiff, nachdem es ausgelaufen, wegen widriger Winde in den Abgangshafen momentan zurückkehren, so bleibt es also arrestfrei. Berührt das Schiff vor dem Endpunkt seiner Reise Zwischenhäfen, in denen es einen Teil seiner Ladung entlöscht und andere Ladung ein-

---

1) Franz. *Code de comm.* Art. 215: *Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire; et, même dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.* In Belgien gilt dieselbe Bestimmung (Art. 237), ebenso Griechenland 215. Ähnlich: Spanien 584, Chile 843, Argentinien 870, Portugal 491, Italien 881, Rumänien 904, Türkei und Ägypten 29, Finnland 37, Brasilien 482, Mexico 653, Guatemala 722. Dagegen fehlt eine ähnliche Vorschrift in Groſsbritannien und den Vereinigten Staaten. Einige südamerikanische Staaten (Chile, Mexico, Argentinien, Guatemala) verbieten auſserdem jeden Sicherungsarrest fremder Schiffe in ihren Häfen.

2) Der Art. 215 des *Code de comm.* präcisiert dies genauer dahin: *Le bâtiment est censé prêt à faire voile, lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.* Und *les expéditions se composent du rôle d'équipage, du congé du capitaine, des acquits délivrés par la douane pour les objets, qui composent le chargement.* Ähnlich bestimmt Italien Art. 881: daſs das Schiff als zum Abgehen fertig anzusehen sei, wenn es mit den Schiffahrtspapieren für die Reise (*carte di navigazione per il viaggio*) versehen sei. Ein Urteil des *tribunal civil* zu Antwerpen vom 20. Februar 1868 fordert, daſs der Lotse an Bord und die Lotsengebühr bezahlt oder sicher gestellt sein müsse. Diese Regeln passen im ganzen auch für unsere Verhältnisse. Genügen wird es, wenn die Papiere zu Händen des Maklers ausgehändigt sind, der dieselben jeden Augenblick dem Schiffer geben kann.

nimmt, wie z. B. bei den regelmäſsigen Tourfahrten von Schiffen, welche mehrere Häfen berühren, so ist das Schiff auch während des Aufenthalts in den Zwischenhäfen arrestfrei. Ebenso bleibt das Schiff arrestfrei im Nothafen, wenn es dort einer Reparatur unterzogen wird, um die Reise fortzusetzen. Endigt die Reise aber in dem Zwischenhafen, indem dort die ganze Ladung entlöscht wird, oder im Nothafen, indem das Schiff sich als reparaturunfähig erweist, so hört auch die Arrestfreiheit auf. So die französische Praxis: Valroger Nr. 242; Desjardins Nr. 225; Cresp et Laurin I S. 165; Jacobs, *Droit maritime belge* II S. 633; vgl. Ehrenberg S. 263; Wagner S. 133 Nr. 8, welcher letzterer jedoch eine Arrestfreiheit hinsichtlich der Ansprüche aus einer Ansegelung oder einer Bergung oder Hülfeleistung, die sich während der Reise ereignen, ausschlieſst, was mit der erweiterten Interpretation des Reichsgerichts in der unten (Nr. 3) citierten Entscheidung übereinstimmen dürfte. Ebenso läſst die Entscheidung H.G.Z. VII S. 98 ff. Arrest wegen eines solchen Ansegelungsanspruchs im Nothafen zu. Portugal (Art. 491) erklärt ausdrücklich wegen dieses Anspruchs den Arrest für zulässig.

3. Die Arrestfreiheit gilt nicht gegenüber denjenigen Gläubigern, welche nicht in der Lage sind, ihre Forderungen in einem früheren Zeitpunkt geltend zu machen (vgl. Nr. 2). Die Hamburger Konferenz erwähnt speciell diejenigen Personen, die irgend welche zur Ausrüstung des Schiffs für die bevorstehende Reise erforderliche Gegenstände, z. B. Proviant geliefert haben (Prot. S. 1492). Ein Beschluſs des Reichsgerichts vom 18. November 1893 (Seuffert, Arch. neue Folge Bd. 19 Nr. 264) bezieht die Ausnahme auch auf den Anspruch der Ablader auf Zeichnung von Konnossementen in betreff der eingeladenen Güter, da hier dieselbe *ratio* vorhanden sei. Anders Antwerpen (Urteil vom 4. Sept. 1865 I.A. 65 I 3/8) und die französische Praxis: Cresp-Laurin I p. 166.

4. Die Bestimmung des zweiten Absatzes ist durch die Vorschrift der §§ 712, 713 C.P.O., wonach direkte Pfändung von Sachen aus dem Gewahrsam eines Dritten nur dann zulässig ist, wenn dieser zur Herausgabe bereit ist, gegenstandslos geworden und wird daher im neuen H.G.B. gestrichen. Wird der Anspruch auf Herausgabe gemäſs § 745 C.P.O. gepfändet, so ist es selbstverständlich, daſs der pfändende Gläubiger dadurch weitere Rechte nicht erwirbt, als die, welche seinem Schuldner gegenüber dem Schiff zustehen, daſs ihm also nur in den Fällen die Befugnis zusteht, auf Grund des Pfändungsbeschlusses die Wiederausladung der Güter zu fordern, in denen dem Ablader selbst das Recht gewährt ist, Herausgabe der bereits geladenen Waren zu verlangen (vgl. Art. 581, 583—585, 587 ff., 661 und über den Fall der *stoppage* (Verfolgungsrecht) Bemerk. zu Art. 649). Weigert der Schiffer sich, auf Grund des Pfändungsbeschlusses

in den hiernach zulässigen Fällen und gegen die ihm offerierte Fracht (je nachdem Fautfracht oder ganze Fracht, vgl. die citierten Artikel) und Kosten der Ein- und Ausladung sowie etwaiges Liegegeld (Art. 582) die Ladung herauszugeben, so ist es allerdings zulässig, unter Umständen gegen das Schiff, so lange es noch nicht segelfertig ist, direkten Arrest zur Sicherung der aus dem Pfändungsbeschlufs sich ergebenden Forderung auszubringen. Dadurch wird aber materiell das Recht des Gläubigers nicht erweitert. Zu beachten bleibt namentlich, dafs, falls der Schuldner nicht das ganze Schiff beladen hatte, die übrigen Ladungsinteressenten nach näherer Vorschrift des Art. 588 H.G.B. ihre Genehmigung zur Wiederausladung erteilen müssen, wenn dadurch eine Verzögerung der Reise eintreten würde. Der Schiffer kann also die Wiederausladung in diesem Fall auch von der Beibringung dieser Genehmigung abhängig machen.

5. Eine Pfändung des Anspruchs auf Herausgabe der Güter am Endziel der Reise (Bestimmungsort) — welche durch Art. 446 Abs. 2 nicht berührt wurde (vgl. Prot. S. 1493 ff., 5709 f., 3777), ist praktisch nur dann durchführbar, wenn der Bestimmungsort des Schiffs ein inländischer Hafen ist, oder wenn die Gerichte des ausländischen Bestimmungsorts eine solche Pfändung respektieren sollten. — Auch wird häufig die Zeichnung von Konnossementen bei der Pfändung eines Anspruchs auf Herausgabe von Ladung entgegenstehen, da der Schiffer zur Herausgabe der Güter nur an den Inhaber der Konnossemente verpflichtet ist. Sind Konnossemente gezeichnet, so bleibt nur übrig, den Versuch zu machen, diese durch einen Gerichtsvollzieher noch dem Ablader abpfänden zu lassen (§ 732 C.P.O.). Eine blofse „Vormerkung der Arrestlegung“ auf dem Konnossement, von der Prot. S. 1493 die Rede ist, hat jedenfalls nach jetzigem Prozefsrecht keinen Wert.

6. Die in diesem Artikel statuierte Arrestfreiheit greift nur bei Schuldverhältnissen, obligatorischen Ansprüchen einschliefslich der Pfandschulden (vgl. Ehrenberg S. 262; Mittelstein S. 120) Platz, nicht aber bei Civilansprüchen überhaupt, somit nicht bei Vindikationsansprüchen (Prot. S. 3709), also auch nicht im Fall der *stoppage*. Dafs im letzteren Fall aber die oben Nr. 4 erörterten Beschränkungen ebenfalls Platz greifen, ist selbstverständlich.

7. Der Absatz 3 kommt für die Schuldhaft nicht mehr in Betracht, da diese durch das Reichsgesetz vom 29. Mai 1868 überhaupt beseitigt ist. Der persönliche Sicherheitsarrest, mag derselbe durch Haft oder durch sonstige Beschränkung der persönlichen Freiheit erfolgen, ist in dem hier vorausgesetzten Falle schon ausgeschlossen durch die R.Civ.Pr.O. § 812, § 785 Ziff. 3, und zwar ausdrücklich gegen den Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf einem Seeschiffe angestellten Personen.

8. Die Bestimmungen des Art. 446 Abs. 1 beziehen sich ihrer Natur nach nur auf Seeerwerbsschiffe (die unter Nr. 7 erwähnten

Vorschriften der C.P.O. dagegen auf alle Seeschiffe) — vgl. jedoch S. 102 N. 11a — aber nicht blofs auf deutsche, sondern auch auf fremde Schiffe in deutschen Häfen, selbst wenn das Recht ihrer Flagge (wie z. B. bei englischen Schiffen) die Arrestfreiheit nicht kennt, denn dieselbe ist nicht blofs im Interesse der Reedereien, sondern auch der Ladungsinteressenten eingeführt, vgl. v. Bar, Intern. Privatr. II S. 229. Ebenso überwiegend die französische Jurisprudenz: Jacobs II, S. 634; Desjardins Nr. 226 und die dort citierten Schriftsteller. — Lyon-Caën Nr. 1798 will gegen fremde Schiffe das Recht der Flagge anwenden, wenn dies die Arrestfreiheit nicht kennt; so auch ein neueres Erkenntnis Rouen, 3. August 1891, *Journal de Jurisprudence commerciale et maritime* 1893, II, 38. In Italien wird die Arrestfreiheit auf ausländische Schiffe erstreckt (Genua, 4. März 1885 *Revue du droit mar.* I p. 469 ff.).

Vgl. die Monographie von Mittelstein, „Arrestierbarkeit und Arrestfreiheit der Schiffe“ in Böhms Zeitschr. für intern. Privat- und Strafrecht II S. 241 ff., welche für das deutsche Recht nichts neues bringt.

Art. 447.

Wenn in diesem fünften Buche die europäischen Häfen den nichteuropäischen Häfen entgegengesetzt werden, so sind unter den ersteren zugleich die nichteuropäischen Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres als mitbegriffen anzusehen.

Neues H.G.B. § 483 übereinstimmend[1]).

Die Erklärung dieses Artikels kommt in Betracht bei den Art. 518, 521, 866 H.G.B. Vgl. Seemannsordnung § 70.

Art. 448.

Die Bestimmungen des fünften Buches, welche sich auf den Aufenthalt des Schiffs im Heimatshafen beziehen, können von den Landesgesetzen auf alle oder einige Häfen des Reviers des Heimatshafens ausgedehnt werden.

Neues H.G.B. § 480:

Als Heimatshafen des Schiffs gilt der Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiff betrieben wird.

Die Vorschriften dieses Gesetzbuchs, welche sich auf den Aufenthalt u. s. w. wie Art. 448.

Das neue Gesetz nimmt infolge der Streichung des Art. 432 bis 438 H.G.B., von denen Art. 435 eine Definition des „Heimatshafens“ enthielt, hier im Absatz 1 eine solche auf. Vgl. über den Begriff des Heimatshafens oben S. 116.

---

1) Nur heifst es statt „fünften Buche“: „vierten Buche“ und statt „nichteuropäischen“: „aufsereuropäischen“.

Der Ausdruck Heimatshafen findet sich sehr häufig im D.H.G.B., und es werden daran die verschiedensten Rechtswirkungen geknüpft.

Die hier den Landesgesetzen gestattete Ausdehnung des Begriffs „Heimatshafen“ beruht darauf, dafs von dem beim Seeverkehr interessierten Publikum nicht selten verschiedene in der Nähe des Heimatshafens eines Schiffs belegene Häfen diesem gleichgestellt werden (Prot. S. 1584). Dies führte zunächst dazu, bei der Bestimmung über die Vertretungsbefugnisse des Schiffers gegenüber dem Reeder im Entwurf aus erster Lesung Art. 448 dem Heimatshafen das Revier desselben gleichzusetzen (Prot. S. 1882). Da es jedoch in zweiter Lesung bedenklich erschien, „ohne weiteres jedes auch noch so grofse Revier dem Heimatshafen“ gleichzustellen, so behielt man es der Landesgesetzgebung vor, zu bestimmen, welche Häfen des Reviers dem Heimatshafen gleichzuachten seien (Prot. S. 3765—3767).

Die Einführungsgesetze zum H.G.B. haben denn auch die ergänzenden Bestimmungen getroffen. Das preufsische Einführungsgesetz für die älteren Landesteile behält die betreffenden Anordnungen königlicher Verordnung vor; § 54 desselben bestimmt nämlich:

Es bleibt königlicher Verordnung vorbehalten, in betreff einzelner Häfen zu verordnen, dafs denselben für die Anwendbarkeit der Bestimmungen, welche sich auf den Aufenthalt des Schiffs in dem Heimatshafen beziehen, alle oder einzelne Häfen ihres Reviers gleichzuachten seien (Art. 448 des H.G.B.).

Eine solche Verordnung ist aber nicht erlassen.

Das Einführungsgesetz für Hannover (§ 32) stellt hinsichtlich der Bestimmungen der Art. 469, 495, 496, 503, 520, 521, 523. 681, 757 Ziff. 7 des H.G.B. „alle Häfen und Ankerplätze beziehungsweise

1. an der Elbe und ihren Nebengewässern,
2. an der Weser und ihren Nebengewässern,
3. an der Ems und ihren Nebengewässern

dem an dem nämlichen Flufs oder dessen Nebengewässern belegenen Heimatshafen“ und (§ 33) hinsichtlich des Art. 473 „sämtliche Häfen zwischen Eider und Schelde einschliefslich dem Heimatshafen“ gleich.

Das Einführungsgesetz für das Jadegebiet (§ 2) stellt in betreff derselben Bestimmungen (nicht Art. 473) alle Häfen, Siele und Ankerplätze an der Jade dem an der Jade belegenen Heimatshafen gleich.

Nach der Einführungsverordnung für die Provinz Schleswig-Holstein § 67 sind in betreff der Anwendbarkeit der Art. 495, 496, 681, 757 Ziff. 7 „für die Schiffe, deren Heimatshafen Altona ist, die Häfen von Hamburg und Harburg, für die Schiffe, deren Heimatshafen Blankenese ist, die Häfen von Altona, Hamburg und Harburg“; in betreff der Anwendbarkeit der Art. 473,

521, 523 ist für Schiffe, deren Heimatshafen ein holsteinischer oder schleswigscher Hafen ist, jeder andere schleswigsche oder holsteinische Hafen, sowie jeder Hafen an der Elbe oder Trave dem Heimatshafen gleich zu achten.

Nach der Einführungsverordnung für Oldenburg Art. 27 sind für die Art. 469, 473, 495, 496, 503, 520, 521, 523, 681, 757 Ziff. 7 des H.G.B. „alle Häfen und Ankerplätze beziehungsweise an der Weser, Jade, Ems und deren Nebengewässern dem an dem nämlichen Flusse oder dessen Nebengewässern belegenen Heimatshafen gleich zu achten".

Die Einführungsverordnung für Bremen § 40 dehnt den Begriff des Heimatshafens bei den Art. 469, 473, 495, 496, 503, 520, 521, 523, 681, 757 Ziff. 7 des H.G.B. auf „alle Häfen und Ankerplätze an der Weser und ihren Nebengewässern" aus.

Nach dem Einführungsgesetz für Hamburg § 46 gelten als Heimatshäfen im Sinne der Art. 473, 495, 496, 681, 757 Ziff. 7 des H.G.B. für „die in Hamburg in das Schiffsregister eingetragenen Seeschiffe auch die Häfen von Altona und Harburg, sowie sämtliche hamburgische Häfen mit Ausnahme der Häfen des Amtes Ritzebüttel"; im Sinne der Art. 521, 523 alle Elbhäfen; „für hamburgische Seeschiffe, welche in das Schiffsregister zu Ritzebüttel eingetragen sind", rücksichtlich sämtlicher citierter Artikel alle Elbhäfen.

Das Einführungsgesetz für Lübeck Art. 17 stellt als Heimatshafen für alle Bestimmungen im Buch 5 des H.G.B. den Hafen von Travemünde dem von Lübeck gleich.

Art. 449.

Für die Postanstalten gelten die Bestimmungen des fünften Buchs nur insoweit, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes vorgeschrieben ist.

Neues H.G.B. streicht diesen Artikel. An die Stelle ist am Schlufs des Abschnitts über den Seefrachtvertrag § 663 getreten (s. das.).

Vgl. Art. 421 in betreff der Postbeförderung aufserhalb des Seeverkehrs. — Besondere Bestimmungen über die Haftpflicht der Post enthält Abschnitt II (§§ 6 ff.) des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 — § 14 das. ist abgeändert durch § 13 Abs. 2 Ziff. 4 des Einführungsgesetzes z. C.P.O. — und die Postordnung für das Deutsche Reich vom 11. Juli 1892 (Centralblatt S. 428 ff.).

Zweiter Titel.

Von dem Reeder und der Reederei.

Übersicht.

Der Begriff des Reeders (ein solcher ist nicht notwendig Kaufmann, Bem. Nr. 5 zu Art. 450) beschränkt sich — mit Ausnahme einer singulären Erweiterung durch das Gesetz vom 15. April 1885 (oben S. 91) — auf Schiffe, welche dem Erwerb durch die Seefahrt dienen (Art. 450). Die Eigentümer solcher Schiffe sind im Sinne der privatrechtlichen Vorschriften des H.G.B. (anders im Sinne der öffentlichrechtlichen Vorschriften) nur dann Reeder, wenn sie selbst den Erwerb durch die Seefahrt betreiben, nicht dann, wenn sie zu diesem Zweck ihr Schiff an andere vermieten oder wenn aus anderen Gründen (z. B. Niefsbrauch) der Erwerb durch die Seefahrt von anderen mit ihrem Schiff betrieben wird. In solchen Fällen erscheint Dritten gegenüber der Fremde, welcher als „Ausrüster" mit dem Schiffe den Erwerb durch die Seefahrt betreibt, als Reeder (Art. 477).

Der privatrechtliche Begriff des Reeders ist erheblich in betreff seiner Haftung nach aufsen. Das Gesetz unterscheidet das Seevermögen des Reeders (Schiff und Fracht, einschliefslich einiger Surrogate, vgl. Bem. Nr. 13—16 zu Art. 452) von seinem Landvermögen. Über das Verhältnis dieser beiden Vermögensmassen zu einander siehe Bem. Nr. 6 bis 11 zu Art. 452. In den wichtigsten Fällen haftet der Reeder nur mit dem Seevermögen (vgl. Bem. Nr. 22 zu Art. 452) und zwar ist nach deutschem Recht diese Haftung von vornherein auf das Seevermögen beschränkt (Exekutionssystem). Die daraus sich ergebenden Rechtsverhältnisse sind in den übrigen Bemerkungen zu Art. 452 (vgl. die Übersicht in Bem. Nr. 1 zu diesem Artikel) eingehend erörtert. In dieser beschränkten Weise haftet der Reeder namentlich auch für jedes Verschulden der Schiffsbesatzung (Art. 445) in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen (Art. 451; über auslän-

disches Recht in dieser Beziehung siehe Bem. Nr. 2, 3 und 5 zu diesem Art.). Die Rechte Dritter (Schiffsgläubiger) an dem Seevermögen erscheinen als Pfandrechte, die nach einer gesetzlichen Reihenfolge (Art. 757 ff.) geordnet sind. Der Regel nach wird hierbei vorausgesetzt, dafs der Reeder das Schiff nicht selbst führt, sondern durch einen „Schiffer“ führen läfst. Wie sich die Haftung dann gestaltet, wenn der Reeder das Schiff selbst führt (Schiffer-Reeder) ist in Bem. Nr. 29 zu Art. 452 erörtert. Das System des deutschen Rechts ist in Dänemark, Schweden und Norwegen adoptiert. In anderen Ländern besteht ebenfalls zum Teil eine beschränkte Haftung der Reeder (vgl. hierüber Bem. Nr. 2 zu Art. 452).

Betreiben mehrere Personen gemeinschaftlich das Reedereigewerbe, so kann dies so geschehen, dafs sie sich zu einer Handelsgesellschaft vereinigen. Obwohl in öffentlichrechtlicher Beziehung nur gewissen Gesellschaften — im Interesse der Fernhaltung von Ausländern — gestattet ist, sich als Reeder eintragen zu lassen (§ 2 Ges. vom 25. Oktober 1867), so kann doch privatrechtlich jede Handelsgesellschaft, welche selbständiges Vermögen haben kann, auch Schiffe erwerben. Ist sie durch die öffentlichrechtlichen Vorschriften gezwungen, die einzelnen Gesellschafter im Register als Eigentümer eintragen zu lassen, so kann dies freilich für diejenigen privatrechtlichen Verhältnisse, welche durch die Registrierung bedingt sind (z. B. Eintragung von Schiffshypotheken) von Bedeutung sein. Im übrigen kommen aber sowohl nach aufsen wie nach innen die Regeln der Handelsgesellschaften zur Anwendung (Art. 456). Eine solche Handelsgesellschaft kann auch unter mehreren Ausrüstern (Art. 477) bestehen. — Ist eine Handelsgesellschaft nicht vorhanden oder besitzt eine solche nur einen Teil des Schiffs, so besteht im Sinne des Gesetzes eine Reederei. Dieselbe setzt voraus, dafs die Mitreeder Eigentümer sind und selbst den Erwerb durch die Seefahrt betreiben. Eine solche Reederei, welche jetzt im wesentlichen nur noch bei Segelschiffen und kleineren Dampfern vorkommt, ist eine von dem Gesetz besonders und eigentümlich geregelte Gesellschaft zur gesamten Hand (Art. 456 Bem. Nr. 3) Den einzelnen Mitreedern ist die freie Veräufserung ihrer Anteile (Schiffsparten) gestattet (Art. 470), aber durch eine solche Änderung der Personen wird der Bestand der Reederei nicht alteriert, ebenso wenig wird dieselbe durch Tod, Konkurs oder Unfähigkeit eines Mitreeders zur Vermögensverwaltung aufgelöst, eine Kündigung ist ausgeschlossen (Art. 472). Im Verhältnis nach innen gilt, wenn nicht durch Vertrag ein anderes bestimmt ist, der Regel nach (Ausnahmen: Art. 458 Abs. 2, 459 Abs. 1) Herrschaft der Mehrheit der Schiffsparte (Art. 458); dieselbe kann die Auflösung beschliefsen (Art. 473), eine solche tritt auch ein durch den Beschlufs, das Schiff zu verkaufen, den Untergang des Schiffs und die dauernde Aufgabe des Seeerwerbs (vgl. Bem. zu Art. 473, auch über Liqui-

dation der Reederei). Ein besonderes Betriebskapital hat die Reederei nicht, sie repartiert nur nach Verhältnis der Parte die zur Durchführung beschlossener Unternehmungen nötigen Summen (Art. 467), von deren Einzahlung sich die einzelnen Mitreeder in gewissen Fällen durch Aufgabe ihrer Schiffsparte (Abandon, Art. 468) befreien können. — Die Geschäfte der Reederei werden meistens durch einen Korrespondentreeder geführt (Art. 459), der nach aufsen eine Legalvollmacht besitzt, deren Einschränkung gutgläubigen Dritten gegenüber nicht geltend gemacht werden kann (Art. 460, 462). Nach innen bestimmt sich seine Vollmacht durch den Vertrag und in Ermangelung desselben durch die Regeln des Art. 463. — Im Verhältnis nach aufsen haften die Mitreeder als solche in den Fällen, in denen eine persönliche Haftung des Reeders begründet ist, auch nur nach Verhältnis ihrer Parte (Art. 474). — Wie sich bei einem Besitzwechsel der Parte die Haftung gestaltet, bestimmen Art. 471 Abs. 1 und 2, 474 Abs. 2. — Der Gegensatz des Seevermögens und Landvermögens besteht bei einer Reederei geradeso wie bei dem Einzelreeder (einzelne physische Person oder Handelsgesellschaft). Landvermögen ist bei der Reederei teils Gesamteigentum der Reederei (eingezogene Frachten, ersparte Zuschüsse), teils das Privatvermögen der einzelnen Mitreeder. Bei einer Handelsgesellschaft besteht das Landvermögen nur aus dem Gesamtvermögen der Gesellschaft, welches aufser dem Seevermögen vorhanden ist. Ob die Gesellschafter darüber hinaus wegen persönlicher Reedereischulden in Anspruch genommen werden können, entscheidet sich nach dem für die betreffende Gesellschaft geltenden bürgerlichen Recht. Da bei der Aktiengesellschaft eine solche Haftung nicht besteht, so ist diese Form zu wählen, wenn auch die persönliche Haftung der Reeder auf ein bestimmtes Risiko eingeschränkt werden soll. — Über die Rechtsverhältnisse ausländischer Reedereien siehe namentlich N. 9 zu Art. 456. — Bis zu einem gewissen Umfang finden die Vorschriften über Reederei auch auf die Vereinigung Mehrerer zur Erbauung eines Seeerwerbsschiffs Anwendung (Art. 476).

Vor dem Gericht des Heimatshafens können alle Ansprüche gegen Reeder oder Mitreeder verfolgt werden (Art. 455, 475).

Art. 450.

Reeder ist der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffs.

Neues H.G.B. § 484 übereinstimmend.

1. Nach R.R. erscheint der *exercitor* als der, welcher das Reedereigewerbe für eigene Rechnung betreibt *(ad quem quotidianus navis quaestus pertinet: § 2 I. Quod cum eo 4, 7; ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt: L. 1 § 15 De exercit. act.*

14, 1), ohne Rücksicht darauf, ob er zugleich Eigentümer des Schiffs ist oder nur dasselbe vom Eigentümer gemietet hat *(sive is dominus navis sit, sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum: L. 1 § 15 cit.)*. Dagegen versteht das D.H.G.B. unter dem Reeder den Eigentümer eines Schiffs, wennschon das Wort (abgeleitet von „reden" = bereiten, ausrüsten) auf dieselbe Bedeutung wie im R.R. hinweist, auch das Gesetzbuch selbst den, welcher mit einem fremden Schiff das Reedereigeschäft für eigene Rechnung betreibt, wenigstens im Verhältnis zu dritten Personen, als Reeder behandelt (vgl. Art. 477 und unten Bem. Nr. 4)[1]). Der Eigentümer kann eine physische Person oder eine juristische Person (namentlich eine Aktiengesellschaft) oder eine offene Handelsgesellschaft, wie auch Kommanditgesellschaft sein (vgl. hierüber § 2 Ges. vom 25. Oktober 1867 oben S. 92, 114 ff.). Dafs diese letzteren unter den Begriff des Alleinreeders und nicht unter den der Reederei fallen (Art. 456), hat seinen Grund darin, dafs diese Gesellschaften unter ihrer Firma Eigentum an allen möglichen Sachen, also auch an Schiffen erwerben und haben können. Besitzt eine solche Gesellschaft das Eigentum an einem Schiff, so kann sie mit Rücksicht hierauf in ihrem inneren Verhältnis, d. h. im Verhältnis zu ihren Mitgliedern nicht ihren Charakter ändern und als Reederei erscheinen, aber ebensowenig nach aufsen. Der einzelne Kommanditist haftet daher nicht wie der Mitreeder persönlich über seine Einlage hinaus. Er steht also dem Mitreeder nicht gleich, wenn er auch öffentlichrechtlich (§ 2 cit. Ges., vgl. Bem. dazu) selbst als Reeder angesehen wird. Wagner S. 175; Schröder, Goldschmidt Zeitschr. Bd. 32 S. 85 halten dies nicht auseinander. Hierbei ist es freilich notwendig, dafs das Schiff der Gesellschaft als solcher gehört; es würde eine Reederei

---

1) Ebenso das englische Recht. In England und Nordamerika ist gerade *owner of a ship (ship-owner* oder auch blofs *owner)* die technische Bezeichnung für den Reeder. Doch kann auch hier der Eigentümer den Besitz des Schiffs und damit auch zugleich die Aufsicht über Schiff, Schiffer und Mannschaft einem Ausrüster übertragen, welcher dann wohl *owner pro tempore, owner for the voyage* genannt wird und Dritten gegenüber die Rechte und Verbindlichkeiten eines Reeders hat (s. Abbott S. 25; Desty § 502). Der *Code de commerce* spricht regelmäfsig vom *propriétaire*, daneben einmal (Art. 282) vom *armateur*, ohne beide zu unterscheiden. Der letztere wird bezeichnet als der, *qui arme un navire, pour l'expédier en mer* (Caumont S. 213 N. 1; Cresp-Laurin I S. 317—319; Desjardins II S. 6), oder auch — und dies ist wohl richtiger — als *gérant* im Reedereigewerbe (Courcy, questions I S. 129). In der Regel ist der *propriétaire* zugleich *armateur*. Es ist aber auch *armateur* der Mitreeder, welcher bei einer Reederei für gemeinschaftliche Rechnung das Reedereigewerbe betreibt; ebenso eine Person (Nichtmitreeder), welche im Auftrage und für Rechnung des Eigentümers oder der Miteigentümer das Gewerbe betreibt; endlich auch der, welcher ein fremdes (nicht ausgerüstetes) Schiff auf eine bestimmte Zeit und für einen bestimmten Preis mietet, dasselbe ausrüstet und zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendet (s. Laurin S. 318 f. N. 19; Couder S. 400 N. 1 und 3; Desjardins II S. 9 f.; Lyon-Caën Nr. 171).

vorliegen, wenn das Schiff zwei oder mehreren Personen gehörte, die zufällig auch eine Handelsgesellschaft bilden. Dagegen kommt es nicht in Betracht, ob der Erwerb durch Seefahrt das einzige oder doch das Hauptgeschäft der Gesellschaft ist oder von derselben nur als Nebengeschäft neben anderen Handelsgeschäften betrieben wird (Prot. S. 3714).

Eine Handelsgesellschaft kann auch nur einen Teil eines Schiffs besitzen, sie bildet dann mit den übrigen Teilhabern eine Reederei im Sinne des Art. 456. Sehr häufig ist der Fall, daſs einer Handelgesellschaft (Aktiengesellschaft) mehrere Schiffe gehören; dies ist bei unsern groſsen Dampferlinien die Regel. Jedes einzelne Schiff bildet dann ein selbständiges Schiffsvermögen, wie bei dem Einzelkaufmann, der mehrere Schiffe hat.

2. Reeder ist der Eigentümer des Schiffs von demselben Augenblick an, von welchem an das Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt ist und so lange es diesen Zwecken dient[2]) (vgl. hierüber Bem. zu Art. 432 ff. III Nr. 4), also auch schon bei Abschluſs von Verträgen, die auf die Seefahrt Bezug haben, bevor das Schiff wirklich in See gegangen ist. Der Ausdruck „zum Erwerb durch die Seefahrt dient“ darf hier nicht zu einer Miſsdeutung Anlaſs geben. Über die Begriffe „Seefahrt“ und „Erwerb durch die Seefahrt“ s. oben Bem. zu Art. 432 ff. III 2 u. 3.

3. Durch das Gesetz vom 15. April 1885, abgedruckt oben S. 91 ist der Begriff des Reeders über Art. 450 hinaus erweitert und befaſst auch die Eigentümer der dort bezeichneten Schiffe, wenn sie nicht Erwerb durch die Seefahrt betreiben (Bem. zu Art. 432 ff. III 3 u. f.).

4. Art. 450 (ebenso Art. 456 bei mehreren Miteigentümern) fordert, daſs das Schiff dem Eigentümer selbst (ihm) zum Erwerb durch die Seefahrt dient. Dies ist nicht der Fall, wenn er diesen Betrieb ohne Entgelt einem Anderen (Ausrüster) überläſst, sei es freiwillig oder auf Grund einer Verpflichtung (z. B. wenn kraft testamentarischer Bestimmung der Erbe einem Anderen den Nieſsbrauch des Schiffes gewähren muſs) oder wenn ihm ein Dritter das Schiff widerrechtlich entzieht und damit selbst Er-

---

2) Das Binnenschiffahrtsgesetz §§ 1 und 2 beschränkt den Begriff des „Schiffseigners“, welcher dem des „Reeders“ im Seerecht entspricht, und somit die Haftung desselben nach § 3 und § 4 nicht auf den Eigentümer beziehentlich Ausrüster solcher Schiffe, die dem Erwerb durch die Schifffahrt dienen. Das Reichsgericht nimmt übereinstimmend mit O.L.G. Hamburg (Bolze XIX Nr. 281) an, daſs auch nach den §§ 46 resp. 54 der Einführungsgesetze des H.G.B. für Bremen und Hamburg die Bestimmungen des Art. 736 ff. über die Haftung bei Kollisionen für Fluſsschiffe überhaupt ohne Beschränkung auf solche, die dem Erwerb durch die Seefahrt dienen, adoptiert seien. Dagegen hatte das O.L.G. Celle die gleichlautende Bestimmung des hannöverschen Einführ.Ges. nur auf Fluſserwerbsschiffe bezogen, was das Reichsgericht nicht korrigieren konnte, da dies Gesetz nicht revisibel war (vgl. Entsch.R.G. Bd. 32 S. 146). In betreff der am 1. Januar 1900 eintretenden Änderungen s. S. 87.

werb durch die Seefahrt betreibt. Aber auch wenn der Eigentümer das Schiff einem Ausrüster gegen Entgelt zum Erwerb durch die Seefahrt überläfst (vermietet), so liegt nicht eigener Erwerb durch die Seefahrt vor.

In allen diesen Fällen sind die Bestimmungen, welche das Gesetz über Reeder und Reederei (vgl. Art. 456) enthält, auf Eigentümer und Miteigentümer von Schiffen nicht anzuwenden. Als Reeder gelten aber in solchen Fällen Dritten gegenüber diejenigen Personen, welche mit dem Schiff Erwerb durch die Seefahrt betreiben (Art. 477), woraus namentlich folgt, dafs nur diese und nicht auch die Eigentümer persönlich verpflichtet werden, dafs aber das Schiff (abgesehen von dem Fall widerrechtlicher Verwendung desselben) von Schiffsgläubigern aus der Zeit dieses fremden Betriebes in Anspruch genommen werden kann, als wenn die Eigentümer selbst das Schiffsgewerbe betrieben hätten (Art. 477 Al. 2). Hierüber hinaus finden lediglich die Grundsätze des bürgerlichen Rechts Anwendung: die Miteigentümer des Schiffs bilden keine Reederei, ihr gegenseitiges Verhältnis ist nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts über Miteigentum beziehentlich Erwerbsgesellschaft zu beurteilen, ebenso ist das Verhältnis mehrerer Ausrüster unter einander nicht das einer Reederei.

In öffentlichrechtlicher Beziehung gelten die Vorschriften der Art. 450 und 456 resp. 477 nicht. Insbesondere ist das Recht zur Führung der Reichsflagge nur von der Nationalität der Eigentümer des Schiffs abhängig, nicht von der Nationalität des Ausrüsters. Ein deutsches Schiff kann unter deutscher Flagge fahren, auch wenn es an einen Ausländer vermietet ist. Daher bedeutet das Wort „Reeder“ (Mitreeder) im § 6 Ges. vom 25. Oktober 1867: Eigentümer eines Schiffs, mit welchem die Seefahrt betrieben wird, ohne Rücksicht darauf, wer solche betreibt. Ebenso liegt die Pflicht zur Unfallversicherung der Seeleute nach ausdrücklicher Vorschrift der §§ 2 Al. 4, 16 Al. 2 des Gesetzes vom 13. Juli 1887 den Eigentümern als solchen ob, welche dies Gesetz als „Reeder“ bezeichnet.

5. Der Reeder ist Kaufmann, wenn er das Schiff zum Erwerb durch Güter- oder Personentransport verwendet, da aus der Bedeutung, welche das Schiff für den Reeder haben mufs, die Gewerbsmäfsigkeit des Betriebes von selbst folgt (Art. 271, 4 H.G.B.); er ist nicht Kaufmann, wenn er das Schiff nur zu Bugsierdiensten, Fischfang, im Lotsengewerbe, zur Bergung u. s. w. verwendet[3]). Die als Kaufleute erscheinenden Reeder stehen unter den Regeln des I. Buchs H.G.B. Dieselben müssen daher als Minderkaufleute betrachtet werden, wenn auf sie der Begriff eines gewöhnlichen Schiffers im Sinne des alltäglichen Lebens (nicht des dritten Titels

---

3) Nach § 1 des neuen H.G.B. ist aber der Betrieb des Schleppschiffahrtsunternehmers (Bugsiergewerbe) auch ein Handelsgewerbe und der dasselbe betreibt Kaufmann.

dieses Buchs) Anwendung findet (Schroeder: Goldschmidt Zeitschr. Bd. XXXII S. 85 hält mit Unrecht jeden Reeder für einen Kaufmann [Seekaufmann]).

Art. 451.

Der Reeder ist für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt.

Neues H.G.B. § 485 übereinstimmend.

1. Im R.R. gilt der Grundsatz: *debet exercitor omnium nautarum suorum — factum praestare, sed non alias praestat, quam si in ipsa nave damnum datum sit: ceterum si extra navem licet a nautis, non praestabit. (L. 7 pr. Naut. caup. stab. 4, 9; vgl. § 3 I De obl. quae quasi ex del. 4, 5 u. L. 29 § 2 Ad leg. Aquil. 9, 2).* Die Rücksicht auf die Sicherheit des Publikums und des Verkehrs, welche durch die grofsen Gefahren, die der Schiffsbetrieb mit sich bringt, bedroht ist, verschaffte aber schon frühzeitig dem Grundsatz von der unbedingten Haftung des Reeders für Verschulden der Besatzung Anerkennung in den Seerechten und speciell auch in Deutschland gemeinrechtliche (s. Cropp in Heises und seinen jurist. Abh. I S. 467 ff.; Kaltenborn, Seerecht I S. 148; Seufferts Archiv V Nr. 164, XI Nr. 85, XIII Nr. 248), wenn schon nicht unbestrittene Geltung (Glück XIV S. 193, 247 f.; Thibaut, Pand. § 523; Mühlenbruch, Pand. § 429). Das Reichsgericht hat sich (Entsch. Bd. 32 S. 146) gegen die aufserkontraktliche Haftung des Reeders nach gemeinem Recht ausgesprochen[1]). Doch bestand insofern eine Differenz zwischen den verschiedenen Gesetzen, als die meisten den Reeder nur *in subsidium* haften liefsen (so Consolato del mare c. *141*; Pardessus, Collection II S. 155 f., c. 153, S. 171 f., c. 182, S. 205 f.; Hans. Seerecht von 1614 X Art. 2, Preufs. Seerecht von 1727 III Art. 53; Preufs. L.R. § 1528 II 8), manche dagegen *principaliter* (so die *Ordonnance de la marine* von 1681 II 8, Art. 2 III 7, Art. 4). Letzteres Princip ist, jedoch unter Beschränkung der Haftung (Art. 452), jetzt im D.H.G.B., wie in den meisten fremden Rechten[2]) das herrschende.

---

1) Hiernach ist (in den Gebieten des gemeinen Rechts) noch heute bei solchen Seeschiffen, welche keine Reeder haben (vgl. Art. 450), die Frage nach der Haftung des Eigentümers zu entscheiden. Vom 1. Januar 1900 an gelten aber nach Art. 7 des Einf.Ges. z. neuen H.G.B. Art. 451, Art. 452 Abs. 1 Nr. 3 (§§ 485, 486 Abs. 1 Nr. 3) für alle Seeschiffe vgl. S. 87.

2) So im englischen Recht nach der *employers liability act* von 1880, wonach der *employer* haftet für seine Gehülfen (*servants*), in Nordamerika (Parsons II p. 26), im holländ. H.G.B. (Art. 321 in Verbindung mit Art. 534), italien. H.G.B. (Art. 491), dem rumänischen H.G.B. (Art. 501), dän. Seeges. (§ 8), schwed. Seeges. (§ 8), norweg. Seeges. (§ 8). Ebenso im französischen Recht, d. h. in allen Ländern, in denen der *Code civil* gilt: Hier folgt die Verantwortlichkeit des Reeders aus Art. 1384 *Code civil*. In betreff der Handlungen des Kapitäns statuiert dieselbe noch ausdrücklich *Code de comm.*

2. Begriff der Schiffsbesatzung s. Art. 445.

3. Der Schaden mufs in Ausführung der Dienstverrichtungen, d. h. solcher Thätigkeiten, die mit der Benutzung des Schiffs zum Erwerb durch die Seefahrt in unmittelbarer Beziehung stehen (R.G.Entsch. Bd. XIII S. 118)[2a]), zugefügt sein, nicht etwa nur bei Gelegenheit einer Dienstverrichtung, sodafs diese nur mittelbare Veranlassung dazu gegeben hat, sondern der Schaden mufs durch die Dienstverrichtung selbst, durch eine fehlerhafte Vornahme derselben (vgl. unten Nr. 8) entstanden sein. Wenn z. B. die Besatzungen zweier Schiffe darüber in Streit geraten, dafs beide an derselben Stelle im Hafen anlegen wollen, und hierbei ein Mann des einen Schiffs von der Besatzung des anderen getötet wird, so ist der Reeder des letzteren nicht haftbar. Wenn aber beim Befestigen des Schiffs von der Mannschaft das Tau so ungeschickt gespannt wird, dafs ein fremdes Boot umgestürzt wird, so ist der Reeder haftbar (Prot. S. 2029; Hans. 1882 Nr. 121). Wenn eine Person der Schiffsbesatzung ohne Auftrag des Schiffers einem Stauunternehmer, an den die Stauung verdungen ist, für dessen aufserkontraktliches

---

Art. 216. (Ebenso belgischer *Code de comm. II* von 1879 Art. 7 Abs. 1.) Hinsichtlich derer der Mannschaft wird die Haftung des Reeders, wie dies auch die französischen Schriftsteller geltend machen, in Art. 217 und 405 vorausgesetzt. Vgl. Laurin bei Cresp. I S. 620 f.; Desjardins II S. 59; Lyon-Caën Nr. 186 seq. Portugal (Art. 492 Nr. 1) erklärt allgemein die Reeder haftbar, „wegen Handlungen und Unterlassungen des Kapitäns und der Mannschaft". Rufsland (Art. 253, 452 ff.) für jedes Verschulden des Schiffers und bei Schiffskollision auch das der Mannschaft, aber nur subsidiär. Finnland (Art. 17) nur bei Schiffskollisionen und in Vertragsverhältnissen, ebenso Spanien (Art. 586, 587, 618, 826), Mexico (Art. 671, 672, 692, 901); dagegen Argentinien (Art. 878, 912, 1266, 1271) nur in Vertragsverhältnissen für Verschulden des Kapitäns und bei Schäden der Ladung infolge von Schiffskollisionen, die der Kapitän verschuldet, für die Mannschaft haftet nur der Kapitän (Art. 909, 1262 ff., vgl. Art. 1119 *Codigo civil*).

2a) Die Dienstverrichtungen der Schiffsmannschaft beziehen sich nur auf den eigentlichen Schiffsdienst. Der Schiffer selbst ist aber auch rechtsgeschäftlicher Vertreter des Reeders (Art. 495 ff.). Endlich hat er in gewissen Beziehungen die Interessen der Ladung zu vertreten (Art. 504 ff., 634, 636). Diese Seiten seiner Thätigkeit gehören ebenfalls zu seinen „Dienstverrichtungen" im Sinne des Art. 451 (vgl. Prot. S. 2030, 3730 ff. R.O.H.G.Entsch. Bd. 6 S. 410). Er verpflichtet daher den Reeder nach Mafsgabe dieses Artikels auch durch Verschulden in Ausführung dieser und zwar nicht nur wie jeder Vertreter gegenüber den Mitkontrahenten (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 6 Nr. 918, Bd. 15 Nr. 10; R.G. Bd. 26 S. 108, Bd. 30 S. 45; Cosack S. 100; jetzt B.G.B. §§ 166, 278), sondern auch aufserkontraktlich gegenüber dritten Personen (Text Nr. 7). Wird also ein Dritter (z. B. ein Spediteur durch eine von dem Schiffer aufgestellte falsche Zolldeklaration) getäuscht und in Schaden gebracht, so haftet der Reeder mit Schiff und Fracht. Diese weitgehende Haftung erstreckt sich nur auf solche Substituten des Schiffers, die voll an seine Stelle treten (vgl. Art. 483) oder doch selbst zur Besatzung gehören, nicht auf solche, die er nur für einzelne vom Lande aus zu betreibende Geschäfte der Verkehrsgewohnheit gemäfs bestellen darf, wie Schiffsmakler, Quaianstalten (vgl. Art. 452 Bem. Nr. 27, Art. 478 Bem. Nr. 7). Der Reeder haftet für diese und andere von ihm selbst bestellte Vertreter (Expedienten) und Gehülfen nur den Mitkontrahenten gegenüber nach Mafsgabe der sonstigen Gesetze (vgl. wegen der Gehülfen B.G.B. § 278). S. auch S. 224.

Versehen daher der Reeder nicht haftet (vgl. S. 158), Hülfe leistet, so befindet sich diese Person nicht in Ausübung von Schiffsdienstverrichtungen O.L.G. Hamburg 9. Juni 1882 Hans. III Nr. 81.

4. Das Gesetz fordert aber auch, dafs die Person der Schiffsbesatzung sich in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen befunden habe. Dies ist nicht der Fall, wenn eine solche unberufen Schiffsdienste verrichtet, die ihr weder kraft Anstellung noch seemännischen Brauchs noch speciellen Auftrags noch mit Genehmigung des Schiffers oder seiner Vertreter obliegen, z. B. wenn ein Schiffszimmermann oder Schiffsjunge ohne eine solche Legitimation das Steuerruder angreift, oder das Schiffsvolk durch eine Meuterei den Schiffer absetzt und die Führung des Schiffs selbst in die Hand nimmt. Wenn dagegen durch Krankheit oder Unfall der Schiffer und seine Stellvertreter dienstuntauglich geworden oder gestorben sind und die übrig gebliebene Besatzung das Schiff zu halten sucht, um es zu retten und in den nächsten Hafen zu bringen, so haftet der Reeder mit dem, was auf diese Weise ihm von Schiff und Fracht gerettet wird, auch für das, was diese unkundigen Personen versehen, weil sie nur ihre Pflicht erfüllen.

5. Unter einem „Dritten" ist jede Person aufser dem Handelnden und dem Reeder zu verstehen, daher auch jede andere Person der Schiffsbesatzung, die geschädigt ist (vgl. Reichsger. in Hans. 1883 Nr. 5 Entsch. Bd. XIII S. 119; Bolze Bd. IV Nr. 416)[3]). Eigene Schäden des Reeders siehe S. 204 ff.

6. Art. 451 bezieht sich sowohl auf Schäden, die einem Mitkontrahenten des Reeders durch Verschulden (d. h. Vorsatz oder Fahrlässigkeit) der Schiffsbesatzung entstehen (Kontraktsverhältnisse) wie auf Schäden, die durch unerlaubte Handlungen derselben (Delikte) aufserkontraktlich dritten Personen zugefügt werden (vgl. Prot. S. 4159); in beiden Fällen hat der Geschädigte auch die Rechte eines Schiffsgläubigers aus Art. 757 Nr. 10, wenn ihm diese Rechte nicht schon aus Art. 757 Nr. 8 oder 9 zustehen (Prot. S. 3015). Ersteres ist nicht von Bedeutung, wo der Reeder seinem Mitkontrahenten auch ohne Nachweis eines solchen Verschuldens haftet (vgl. z. B. Art. 560, 607, 653 ff.), anders z. B. bei Schadensersatzansprüchen aus einem vom Schiffer verschuldeten Bruch des Frachtvertrags, aus Antedatierung von Konnossementen, Bugsierverträgen, bei Schädigung verbodmeter Gegenstände (Art. 693 ff.) oder gemieteter Leichter, Verschulden bei Eingehung von Verträgen u. s. w.

7. In betreff der Haftung für aufserkontraktliche Schäden Dritter ist zu bemerken, dafs das Gesetz nicht eine neue und

---

3) In dieser Beziehung weicht das englische Recht (ebenso Nordamerika: Wheeler p. 30) in sehr bemerkenswerter Weise ab, da nach der *employers liability act* von 1880 die Haftung des Unternehmers aus Versehen eines Angestellten gegenüber einem Mitangestellten cessiert (vgl. Aspinall, mar. cases VII p. 412). Dabei wird aber jedes Schiff als selbständig betrachtet. Hat also die Reederei mehrere Schiffe, so haftet dieselbe in der gesetzlich beschränkten Weise der Schiffsbesatzung des einen Schiffs für Schäden, welche die Besatzung des anderen Schiffs verursacht (Asp. cit. VII p. 434).



selbständige allgemeine Deliktsobligation des Reeders, die lediglich durch irgend ein Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung begründet wäre, einführen will. Der Sinn des Gesetzes ist vielmehr nur der, daſs in denjenigen Fällen, in denen nach bürgerlichem Recht der Thatbestand einer Deliktsobligation gegen eine Person der Schiffsbesatzung begründet ist, neben dieser (nicht subsidiär Prot. S. 2023) *in solidum* der Reeder (mit Schiff und Fracht Art. 452 Nr. 3) haftet, der Anspruch gegen den Reeder charakterisiert sich als eine *actio adjecticiae qualitatis*. Es ist also stets zunächst zu prüfen, ob gegen die schädigende Person selbst ein Klagrecht begründet ist, z. B. nach gemeinem Recht die *actio legis Aquiliae*, das *interdictum ne quid fiat in flumine publico*, die *actio doli* u. s. w. Ist nach dem bürgerlichen Recht nur im Fall des *dolus* ein Anspruch gegeben, so haftet der Reeder also auch nur im Fall des *dolus*, nicht bei nur kulposer Beschädigung durch eine Person der Schiffsbesatzung, O.L.G. Hamburg in Hans. III Nr. 121, Hans. IV Nr. 6, Hans. XIII Nr. 65; Reichsgericht in Hans. V Nr. 27, Entsch. Bd. IX S. 162 ff. § 823 B.G.B. geht weiter als das gemeine Recht, bezieht sich namentlich auch auf fahrlässige Schädigung obligatorischer Rechte, sodaſs darunter z. B. auch solche indirekten Kollisionsschäden, deren Ersatz das Reichsgericht in der Entsch. Bd. IX S. 162 ff. abweisen muſste, fallen.

Das Reichsgericht und O.L.G. Hamburg fassen diese Haftung des Reeders als eine Art von Noxalhaft auf, ähnlich der partukularrechtlich (Hamburg Statuten IV 67; Lübeck Stadtrecht IV 3, 3) dem Fuhrwerksunternehmer über das gemeine Recht hinaus für Beschädigung mit Wagen und Pferden obliegenden, aber auf diese Transportwerkzeuge beschränkten Haftpflicht: Hans. VII S. 33 (O.L.G. Hamburg) R.G.Entsch. Bd. X S. 168 Hans. XIV Nr. 24 O.L.G. (Hamburg und Reichsgericht), vgl. Wagner S. 27; Rehme — in dem S. 183 cit. Werk — S. 88, 133. Diese Auffassung darf aber nicht dazu verleiten, das subjektive Schuldmoment in den Hintergrund zu drängen, wie dies namentlich in Anwendung auf die Schleppschiffahrt geschehen ist (vgl. Bem. Nr. 2 zu Art. 445).

8. Die einzelnen Fälle des auſserkontraktlichen Verschuldens lassen sich nicht aufzählen. Es fallen darunter auch widerrechtliche Unterlassungen (R.O.H.G.Entsch. Bd. 13 S. 116, 23 S. 354), namentlich wenn der Schiffer es unterläſst, während der Fahrt durch Befolgung seemännischer Regeln Schaden abzuwenden (Prot. S. 3731). Die Art und Weise, wie der Schiffer seine Dienstverrichtungen auszuführen hat, ist häufig durch besondere Gesetze polizeilichen Charakters geregelt, die den Schutz von Personen und Eigentum bezwecken (vgl. § 823 Abs. 2 B.G.B.). Wenden sich diese Gesetze auch zunächst gegen die Person des Schiffers, so bleibt eine verschuldete Nichtbefolgung derselben doch ein Verschulden „in Ausführung der Dienstverrichtungen“, für welche die Mithaft des Schiffsvermögens eintritt. Hierher gehören

z. B. die Verordnungen über Beförderung gefährlicher Güter, das Seestrafsenrecht, einschliefslich der Pflicht des Schiffers zur Hülfeleistung nach einem Zusammenstofs (Kaiserl. V.O. vom 15. August 1876, abgedr. hinter Art. 736). Denn auch diese letztere im Interesse der Menschlichkeit dem Schiffer auferlegte Pflicht gegen Dritte liegt innerhalb des Kreises seiner Dienstverrichtungen, da das Gebot sich an den Schiffer als Führer des beteiligten Schiffs wendet und eine Verwendung des Schiffs selbst zu diesem Zweck fordert. (Vgl. Bem. zu der Verordnung selbst hinter Art. 736). Besonders wichtig sind die Schadensersatzansprüche aus Schiffskollisionen, worüber das Gesetz in den Art. 736 ff. (neues H.G.B. §§ 734 ff.) besondere Bestimmungen enthält. Zu beachten ist aber, dafs diese Vorschriften nicht zur Anwendung kommen bei Kollisionen verschiedener Schiffe eines Schleppzuges unter einander (vgl. Bem. zu Art. 445 Nr. 2 und Bem. zu Art. 736), ferner insbesondere Art. 737 (neues H.G.B. § 735) nicht, wenn von der Führung des einen Schiffs vorsätzlich die Kollision herbeigeführt ist, und nicht bei Ersatzansprüchen der Ladungsinteressenten gegen das Schiff, auf welchem sie geladen haben (vgl. Bem. zu Art. 737). Auf diese Fälle sind also nur die allgemeinen Vorschriften des Art. 451 anzuwenden. Sind mehrere Schiffe in Schuld (Bolze XVII Nr. 125 und 215), so tritt solidarische Gesamthaft der Reeder dieser Schiffe (mit Schiff und Fracht) ein. Ob ein gegenseitiger Regrefsanspruch auf Teilung des Schadens stattfindet, entscheidet das anzuwendende bürgerliche Recht (vgl. für gem. Recht: R.O.H.G.Entsch. Bd. 23 S. 395, R.G. Bolze XXI Nr. 150, Preufs. Allg. L.R. §§ 33 ff. I 6 und jetzt §§ 840, 426 B.G.B.).

Wichtig ist die Frage, inwieweit der Ersatzanspruch ausgeschlossen wird, wenn die Beschädigung unter dem Zwang einer Notlage zugefügt wurde. Für den Fall des eigentlichen unverschuldeten Notstandes (begründete Besorgnis für Verlust an Leib, Leben und Vermögen des Handelnden) gewährt das gemeine Recht eine Einrede gegen die aquilische Klage (vgl. den seerechtlichen Fall R.G.Entsch. Bd. V S. 161 ff.). Ein derartiger Notstand liegt vor, wenn ein Schiff ohne eigene Schuld in eine solche Zwangslage gekommen ist, dafs eine Kollision mit einem anderen Schiff droht und es um dieser zu entgehen einen Kurs einschlägt, bei welchem es anderen, aber im Verhältnis zu dem drohenden Kollisionsschaden geringen Schaden anrichtet, z. B. einen Brückenpfeiler anrennt, ein kleines Boot übersegelt u. dgl.[4]). Der beschädigte Teil mag sich an den halten, der das kollidierende Schiff in die Zwangslage gebracht hat. Läfst sich ein solcher nicht ermitteln, so liegt

4) Interessant ist eine Entscheidung des O.L.G. Hamburg vom 31. Mai 1882 (Hans. III Nr. 80), welche einen Ersatzanspruch für einen übersegelten Ponton abweist, weil der Führer des Schiffs, welches den Schaden verursacht hatte, nachwies: er habe den Kurs auf den Ponton einschlagen müssen wegen drohender Kollision mit einem Passagierschiff, auf dem sich Menschen befanden: da bezüglich dieser drohenden Kollision das beklagte Schiff aufser Schuld sei, so liege kein Verschulden vor.

eine zufällige Beschädigung vor, die in lebhaften Häfen nicht selten vorkommt. Ist objektiv eine Notlage nicht vorhanden, so schliefst die subjektive Annahme einer solchen doch die Annahme einer vorsätzlich gewollten Widerrechtlichkeit (*dolus*) aus; in solchem Fall liegt höchstens Fahrlässigkeit vor, was z. B. bei Bestimmung des Einflusses konkurrierenden Verschuldens des anderen Teils erheblich sein kann (vgl. Art. 737 und Bem. dazu und Entscheidungen des Reichsgerichts in dem Fall „Weimar" Bolze, Bd. XV Nr. 192 und XVIII Nr. 217, auch Hans. 1893 Nr. 43 und 75). Das B.G.B. hält (§§ 228, 904) in den Fällen unverschuldeten Notstandes die Beschädigung allerdings nicht für widerrechtlich, verpflichtet aber dennoch den Beschädiger zum Ersatz (Ausnahme § 228)[5].

9. Soweit es sich um Haftung für Verschulden der Schiffsbesatzung in Kontraktsverhältnissen handelt, ist durch Vertragsklauseln eine Beschränkung der Haftung möglich. Eine solche kommt namentlich in den Chartepartien und Konnossementen bei dem Frachtvertrag vor. Hierüber dort das Nähere.

Art. 452.

Der Reeder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern er haftet nur mit Schiff und Fracht:

1. *wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse, und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat;*

---

5) In der anglo-amerikanischen Praxis ist wiederholt die Frage erörtert, ob die Haftung des Reeders cessiert, wenn der Schiffer vorsätzliche Verbrechen (*wilful crime*) begeht, z. B. absichtlich eine Schiffskollision herbeiführt. In dem Fall „The Druid" (I. W. Rob. 391) hatte der Schiffer in dem vollen Bewufstsein, dafs er von seiner Dienstverrichtung abweiche und es zur Erfüllung derselben nicht nötig sei, vorsätzlich und in verbrecherischer Absicht ein anderes Schiff angerannt. In diesem Fall wurde die Haftung des Reeders abgelehnt. In dem Fall „The Seine" (Swabey, Adm. Reports S. 411) war das Schiff dagegen in der Absicht, eine an der Südseite der Themse belegene Zollstation zu erreichen, von der ihr zugewiesenen Nordseite vorsätzlich abgewichen und dadurch mit einem anderen Schiff zusammengestofsen. In diesem Fall wurde die Reederei für haftbar erklärt. Der Richter Lushington, der beide Fälle entschied, erklärte: im ersteren Fall habe der Schiffer nicht gehandelt *„within the scope of his ordinary duty, the act was altogether illegal and with an illegal intention"*; die Regel sei: *„that for the careless performance of a legal act the master of the servant is responsible."* Dies liege im Fall „the Seine" vor; hier *„the master was navigating the steamer within the sphere of his ordinary and lawful business."* Ähnlich unterscheiden die nordamerikanischen Gerichte in den von Parsons II S 27—29 mitgeteilten Fällen: der Reeder hafte, solange der Schiffer sich nur noch befinde *„in the course and scope of his employment and business"* für jedes *„wrong"* desselben. Diesen Grundsätzen gemäfs erklären sie: wenn der Schiffer mit dem Schiff Seeraub betrieb, sei der Reeder nicht haftbar, wohl aber, wenn er auf legalem Wege ein anderes Schiff zur Prise gemacht hat (ähnlich im Fall der Bergung) und nun dasselbe unterwegs beraubt. Die Unterscheidung unseres Gesetzes zwischen den Handlungen, welche geschehen „in Ausführung der Dienstverrichtungen" und nur „bei Gelegenheit derselben" giebt auch hier ausreichenden Anhalt.

2. *wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Reeder abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder die mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht;*
3. *wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird.*

In den unter Ziffer 1 und 2 bezeichneten Fällen kommt jedoch dieser Artikel nicht zur Anwendung, wenn den Reeder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft, oder wenn derselbe die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat.

Neues H.G.B. § 486 übereinstimmend, es ist nur die Redaktion des Schlufssatzes verändert wie folgt:

Diese Vorchrift findet in den Fällen der Nr. 1, 2 keine Anwendung, wenn u. s. w. wie bisher.

1. Der vorstehende Artikel behandelt die Art der Reederhaftung und somit einen fundamentalen Satz des ganzen Gesetzes. Derselbe bedarf einer eingehenden Erörterung, die sich des besseren Zusammenhangs wegen auch auf die Natur des Schiffsgläubigerrechts (Art. 757 ff.) und das Verhältnis des Schiffsvermögens zum Landvermögen des Reeders erstrecken wird. Die Erörterung ist um so notwendiger, als über Bedeutung und Art der Reederhaftung die Ansichten noch keineswegs geklärt und meines Ermessens in mehreren Beziehungen die bisherigen Ergebnisse nicht zutreffend sind. Der Übersicht wegen wird folgende Inhaltsangabe vorangestellt:

2. Die verschiedenen Systeme der Reederhaftung;
3. Rechtliche Natur des Anspruchs der Schiffsgläubiger;
4. Konkurrenz dieses Anspruchs mit persönlicher Haftbarkeit der Reeder;
5. Schiffer und Reeder als Repräsentanten des Schiffsvermögens innerhalb und aufserhalb des Gerichts;
6. Verhältnis des Schiffsvermögens zum Landvermögen im allgemeinen (Verwendungen des Reeders);
7. Sind Verträge zwischen dem Reeder persönlich und dem Schiffsvermögen möglich?
8. Welchen Einflufs hat der Erwerb sämtlicher Parten des Schiffs auf vorher mit dem Erwerber geschlossene Verträge, die das Schiff betreffen?
9. Schiffsgläubigerrechte, die ohne Vertrag entstehen, kann auch der Reeder erwerben;
10. Können bereits begründete Schiffsgläubigerrechte auf den Reeder übergehen?
11. Wie kann der Reeder Schiffsgläubigerrechte an dem eigenen Schiff geltend machen?
12. Zulässigkeit einer Vollstreckung wegen Privatschulden der Reeder in das Schiffsvermögen;

13—15. Bestandteile des Schiffsvermögens: Nr. 13 Schiff, Teile, Zubehör, Trümmer, frühere Zubehörstücke, Nr. 14 Fracht, Nr. 15 Surrogate von Schiff und Fracht;

16. Beschränkt persönliche Ansprüche gegen den Reeder;
17. Ausgleichung mehrerer Inhaber von Schiffsvermögen (auch Versicherer) untereinander.
18—21. Einflufs bestimmter Handlungen des Reeders auf den Umfang seiner Haftung: Nr. 19 freiwillige Veräufserung, Nr. 20 Verschlechterung oder Zerstörung des Schiffs, Nr. 21 Prozefsbeginn (Gefahr, Prozefszinsen, Prozefskosten);
22. Verhältnis der beschränkten Haftung des Reeders zu dem Recht des Schiffsgläubigers;
23. Fälle der beschränkten Haftung;
24. Specielle Auslegung des Art. 452 Nr. 1;
25. Specielle Auslegung des Art. 452 Nr. 2;
26. Specielle Auslegung des Schlufssatzes des Art. 452;
27. Stellvertreter des Schiffers, Dampfschiffsexpeditionen;
28. Specielle Auslegung des Art. 452 Nr. 3;
29. Haftung des Schiffers, der zugleich Reeder ist (Schiffer, Reeder).

2. Die Beschränkung der Haftung des Reeders ist nicht römischrechtlichen Ursprungs. Das R.R. läfst den *exercitor* für die ihm aus den Rechtsgeschäften des *magister navis* erwachsenen Verbindlichkeiten in derselben Weise unbeschränkt haften, wie für die von ihm selbst eingegangenen. Schon in den mittelalterlichen Rechtsquellen wird jedoch nicht selten die Haftung des Reeders auf das der See anvertraute Vermögen (Schiff und Fracht) in den Fällen beschränkt, wo sie ihren Grund in irgend einer Handlung des Schiffers hat[1]). Es machte sich wohl bei der gewohnheitsrechtlichen Ausbildung dieses Princips dieselbe Erwägung geltend, wie im R.R. beim Haften bis auf den Betrag des Pekuliums. Wie in der *concessio peculii* die Ermächtigung an den Haussohn oder Sklaven liegt, mit dem Pekulium — aber auch nur mit diesem — Geschäfte zu machen und zugleich gewissermafsen ein stillschweigender Kreditbrief an das Publikum auf den Betrag des Pekuliums; so kann sehr wohl in der Bestellung eines Schiffers eine Vollmacht gefunden werden (da, wo es der Reeder nicht gut kann, d. h. in der Fremde), alle Rechtsgeschäfte vorzunehmen, aus denen der Reedereibetrieb besteht und die für diesen Reedereibetrieb erforderlich sind, aber nur auf der Grundlage des ihm anvertrauten Vermögens, d. h. des Schiffsvermögens, und ebenso kann in dieser Bestellung ein Kreditbrief an das Publikum auf Höhe des Schiffsvermögens gesehen werden. Es ist dies um so natürlicher, als die Person des Reeders und auch das Vermögen desselben den Mitkontrahenten des Schiffers regelmäfsig unbekannt sind, so dafs sie, wenn sie dem Schiffer kreditieren, als das Vermögen, aus

1) *Consolato del mare c. 141* (Pardessus, Collection II S. 155), *c. 182* (S. 205 f.), *c. 183* (S. 206 f.). Hanseat. Seerecht von 1614 Tit. 10 Art. 2 (Pardessus II S. 551). Vgl. Seerecht von Oleron Art. 1 (Pardessus I S. 323), Art. 3 (S. 324), Art 6 (S. 327); Seerecht von Wisby Art. 15 (Pardessus I S. 470), Art. 43 (S. 492). Vgl. überhaupt Cropp in Heises und seinen jurist. Abh. I S. 467 ff.; Ehrenberg S. 20 ff.; Harrington Putnam, *the liability of shipowners for master's fault* in der *American Law Review* von Eaton und Thompson, St. Louis 1883, Heft 1 S. 1 ff.; Rehme, Geschichtl. Entwicklung der Haftung des Reeders. Stuttgart 1891.

welchem sie ihre Befriedigung erhoffen, lediglich dasjenige ansehen, was unter der Herrschaft des Schiffers steht (vgl. Prot. S. 1576, 1592). Die Haftung des Reeders kann aber auch keine weitergehende sein gegenüber Ansprüchen, welche sich auf die dem Schiffer als solchem der Natur der Sache nach oder kraft gesetzlicher Anordnung obliegende Ausführung von Verträgen gründen, wenn diese auch der Reeder selbst abgeschlossen hat; denn in solchen Fällen besteht Übereinstimmung unter den Beteiligten, dafs der Reeder die Erfüllung nicht selbst herbeiführen werde, in den meisten Fällen (nämlich dann, wenn ihm die Befähigung eines Schiffers fehlt) gar nicht herbeiführen dürfe (Prot. S. 4154 f.); und es ist demgemäfs, wenn sich nicht aus anderen Umständen das Gegenteil ergiebt, ein stillschweigendes Übereinkommen darüber anzunehmen, dafs die Ausführung des Vertrags in derselben Weise und mit denselben Wirkungen erfolgen werde, als wenn der Vertrag selbst vom Schiffer abgeschlossen wäre. Endlich war es nur natürlich, dafs die Haftung des Reeders für die civilrechtlichen Folgen von Delikten der Besatzung keine weitergehende sein konnte, wie die für Rechtsgeschäfte des Schiffers. Nach diesem System ist also die Haftung des Reeders in der Weise gesetzlich beschränkt, dafs der Gläubiger (Schiffsgläubiger) sich zu seiner Befriedigung n u r an das Schiffsvermögen halten darf. Das Bestreben, das mit dem Reedereibetriebe verbundene Risiko für den Reeder zu mindern, hat in der späteren Zeit noch zur Ausbildung zweier anderer Systeme geführt. Das eine von diesen erkennt die persönliche Haftung des Reeders als ausnahmslose Regel an, gewährt aber dem Reeder das Recht des Abandons, d. h. das Recht, durch Abtretung von Schiff und Fracht an den Gläubiger von einer weiteren Verbindlichkeit sich zu befreien[2]). Das zweite setzt, statt den Kreis der Exekutionsobjekte zu beschränken, einen, allerdings mit Rücksicht auf die Gröfse des Schiffs verschieden bemessenen Geldbetrag fest, über den hinaus der Gläubiger keine Befriedigung aus dem Vermögen des Schuldners erhalten kann. Aber auch noch mit Rücksicht auf die Forderungen, bei denen das Princip der unbeschränkten Haftung des Reeders eine Ausnahme in der einen oder anderen Weise erleidet, weichen die verschiedenen Rechte von einander ab. Die einen beseitigen die unbeschränkte Haftung des Reeders in allen Fällen, wo eine Haftung des Reeders für Handlungen des Kapitäns und der Mannschaft in Frage steht; die anderen nur bei gewissen Arten von Handlungen. Daneben hat sich in allen Rechten der Gedanke entwickelt, dafs gewissen mit dem

---

2) So *Ordonnance de la marine* von 1681 II. 8 Art. 2. Ebenso preufs. L.R. § 1529 II, 8; doch müssen nach diesem Gesetz aufser Schiff und Fracht auch noch die Rechte gegen die Versicherer den Gläubigern abgetreten werden: § 1530.

Schiffsbetrieb zusammenhängenden Forderungen ein dingliches Vorzugsrecht an dem Schiffsvermögen zu gewähren sei. Diese Vorzugsrechte stehen zum Teil denselben Gläubigern zu, gegenüber denen der Reeder in der einen oder der andern Form beschränkt haftet.

In den heute geltenden Rechten sind folgende Systeme zu unterscheiden:

a. Haftung des Reeders nur mit dem Schiffsvermögen (*fortune de mer*) als Regel (Exekutionsystem); dies ist das System unseres Gesetzbuchs, welches in den drei skandinavischen Gesetzen (§§ 7 und 8) adoptiert ist. Dasselbe verleiht allen Ansprüchen der Gläubiger, denen nur Schiff und Fracht haftet, ein Vorzugsrecht am Schiffsvermögen, kennt daneben aber auch Vorzugsrechte andrer Gläubiger (vgl. unten Nr. 22).

b. Haftung des Reeders mit dem ganzen Vermögen, aber mit dem Recht des Abandons als Regel (Abandonsystem). Dies ist das System des französischen Rechts und der diesem nahestehenden Rechte. Dasselbe gewährt ein Vorzugsrecht (*privilège*) an dem Schiffsvermögen nur einem Teil der Forderungen, wegen deren der Abandon zulässig ist, zum Teil sind diese letzteren nicht privilegiert (chirographarisch)[3].

---

3) Das Abandonsystem besteht in Frankreich (Art. 216 modifiziert durch Gesetze vom 14. Juni 1841 und 12. August 1885), Holland (Art. 321), Belgien (Art. 7), Portugal (Art. 492), Argentinien (Art. 878—880): der Abandon ist zulässig wegen aller Ansprüche, welche sich auf Verschulden des Kapitäns und der Besatzung oder auf Rechtsgeschäfte des Kapitäns innerhalb seiner Befugnisse gründen, einschliefslich der Forderungen der Schiffsbesatzung, wenn dieselbe von dem Kapitän angemustert ist; ferner in Italien (Art. 491), Rumänien (Art. 502), Finnland (Art. 17), welche jedoch wegen Forderungen der Schiffsbesatzung den Abandon nicht gestatten. Spanien (Art. 587, 837), Mexico (Art. 672, 912) beschränken die Haftung des Reeders aus Schiffskollisionen von vornherein auf den Wert von Schiff und Fracht und gewähren im übrigen das Abandonrecht nur bezüglich der Ansprüche Dritter wegen Verlusts und Beschädigung, welche die geladenen Güter infolge des Verhaltens des Kapitäns erlitten haben. Letztere Beschränkung haben auch Brasilien (Art. 494) und andere südamerikanische Gesetzbücher. Ebenso gestattet Rufsland (Art. 254, 255, 452) den Abandon wegen der durch Arglist oder Verschulden des Kapitäns oder der Mannschaft verursachten Schäden und Verluste mit Ausnahme von Schäden an von seinem Schiff bugsierten fremden Schiffen. Wegen *faute personnelle* des Reeders s. N. 22. — Der Abandon kann erklärt werden, so lange der schuldige Reeder das Schiff nicht veräufsert hat (so Jacobs Nr. 77; Desjardins Nr. 295, während Lyon-Caën Nr. 259 auch dem Veräufserer des Schiffs noch den Abandon so gestatten will, dafs er anstatt des Schiffs den Kaufpreis abandonniert; ebenso Nantes 17. Dezember 1887, vgl. Finnland Art. 10); geht das Schiff unter, wird *le droit aux épaves et au sauvetage* abandonniert, nicht die Versicherungssumme (Lyon-Caën Nr. 241). Da der Ausrüster das Schiff nicht besitzt, kann er sich auch nicht durch Abandon befreien, wohl aber der Eigentümer wegen der von dem Ausrüster kontrahierten Schulden, wegen deren das Schiff kraft eines *privilège* haftet (Jacobs Nr. 67). Vgl. Art. 474 N. 1. Abandonnieren kann jeder Mitreeder für sich (vgl. Art. 474 N. 2). Der abandonnierende Reeder mufs den Gläubigern das Schiff frei von allen dinglichen (privilegierten oder hypothekarischen) Schulden gewähren, soweit solche nicht zu denen ge-

c. **Haftung des Reeders mit dem ganzen Vermögen als Regel, in gewissen Fällen beschränkt auf einen vom Gesetz bestimmten, nach der Gröfse des Schiffs bemessenen Geldbetrag (Geldhaftungssystem).** Dies ist das in Grofsbritannien geltende System. Dasselbe gewährt den Forderungen der Gläubiger, deren Ansprüche so beschränkt sind, aufserdem ein Vorzugsrecht (*lien*) an dem Schiffsvermögen, welches mit solchen Vorzugsrechten (*liens*) anderer Gläubiger, denen der Reeder unbeschränkt haftet, konkurriert, kennt aber in der Bodmerei ausnahmsweise eine rein dingliche Schuld der Schiffsmasse, wegen deren der Reeder nicht persönlich haftet[4]).

---

hören, wegen welcher ihm der Abandon gestattet ist. Die neuere Ansicht legt dem Abandon nicht translative Wirkung bei, woraus abgeleitet wird, dafs das abandonnierte Schiff öffentlich zu verkaufen und der Eigentümer einen bei Realisierung der Schiffsmasse erzielten Überschufs über die Schulden zurück erhält (Jacobs Nr. 73; Lyon-Caën Nr. 252). Die Schiffsgläubiger haben kein Absonderungsrecht im Konkurse, der Konkursverwalter kann aber abandonnieren, wie der Gemeinschuldner (Jacobs Nr. 71); über die einzelnen *Privilèges* s. unten zu Art. 757. Namentlich sind der Regel nach nicht privilegiert alle Ansprüche aus Delikten der Schiffsbesatzung.

4) Dem älteren englischen Recht ist irgend eine Beschränkung der Haftung des Reeders fremd. Seit dem vorigen Jahrhundert wurden Bestimmungen erlassen, welche successive bei Fällen der Inanspruchnahme des Reeders aus Delikten der Besatzung die Haftung auf den Wert von Schiff und Fracht beschränkten: *7 George II c. 15; 26 George III c. 86; 53 George III c. 159* (s. Maclachlan S. 119 f.). Die *Merchant Shipping Act* von 1854 (*17* und *18 Victoria c. 104*) *sect. 504* beschränkt die Haftung des Reeders bei Beschädigungen von Passagieren, wie bei Beschädigungen oder Verlusten von Gütern, die sich auf dessen Schiff befinden; bei den durch fehlerhafte Schiffsführung verursachten Beschädigungen von Personen, die sich auf fremden Schiffen oder Booten befinden; bei den eben dadurch herbeigeführten Verlusten oder Beschädigungen von fremden Schiffen, Booten oder in solchen befindlichen Waren wie sonstigen Gegenständen auf den Wert des Schiffs und den Betrag der Fracht der gerade zu der Zeit stattfindendeu Reise, doch mit der Mafsgabe, dafs bei Beschädigung von Passagieren der Betrag des Werts des Schiffs und der Fracht auf mindestens 15 Pfund pro Tonne des Raumgehalts des Schiffs berechnet wird. Dies ist durch die *Merchant Shipping Act Amendment Act* von 1862 (*25* und *26 Victoria c. 63*) *sect. 54* (jetzt *Act* von 1894 § 503) dahin abgeändert, dafs die Grenze der Haftung des Reeders nicht mehr der wirkliche Wert resp. der Betrag der Fracht bildet, sondern ein vom Gesetz angenommener Wertbetrag, der bei Personenbeschädigungen auf 15 Pfund, bei Sachbeschädigungen auf 8 Pfund pro Tonne des Brutto-Raumgehalts des Schiffs — abzüglich der Räume der Besatzung — fixiert ist. Werden Entschädigungsansprüche aus verschiedenen Ereignissen gegen den Reeder geltend gemacht, so haftet dieser für Schäden eines jeden Ereignisses in derselben Weise, als wenn keine anderen damit konkurrierten. Jede Beschränkung der Haftung des Reeders fällt fort, soweit der Schaden durch sein eigenes Verschulden (*actual fault or privity*) eingetreten ist (s. hierüber N. 22). Wegen dieser beschränkten Ansprüche haben die Berechtigten ein *maritime lien* an Schiff und Fracht. Das *maritime lien* der Ansprüche aus Schiffskollisionen geht sogar allen anderen *maritime liens* die *ex contractu* entstehen: namentlich den *liens* der Schiffsleute wegen ihrer *wages* bis zur Kollision, des Schiffskapitäns wegen *wages and disbursements*, den *liens* aus *pilotage, towage, bottomry* vor und steht nur dem *lien* wegen *salvage* (Bergelohn und Hülfslohn) nach (vgl. Abbott p. 872, 875). Alle diese *maritime liens* stehen aber ihrerseits dem

d. Als Regel: auf den Wert des Schiffs und den Betrag der Fracht beschränkte Haftung des Reeders oder nach dessen Wahl Abandon von Schiff und Fracht (nordamerikanisches System). Auch hier haben fast alle Gläubiger, denen der Reeder beschränkt haftet, ein *lien* an Schiff und Fracht unter Konkurrenz mit den *liens* anderer Gläubiger, denen der Reeder unbeschränkt haftet, und auch in betreff der Bodmerei gilt dasselbe wie in England[5]).

Von den letzten Seerechtskongressen stellte sich der Kongreſs zu Brüssel (1888) in seinen Beschlüssen (*Actes p. 414*) auf den Boden des Abandonsystems. Der Kongreſs zu Genua (1892) dagegen will neues Recht schaffen, indem er erklärt: „Jedes Schiff ist eine juristische Person mit einer auf sein Vermögen (*patrimonio*) beschränkten Haftbarkeit. Die Versicherungssumme wird als Teil des Schiffsvermögens angesehen." Dieser auffallende Beschluſs stellt sich mit den wirtschaftlichen Verhältnissen in vollen Widerspruch.[6]).

Pfandrecht (*lien* des *common law*) einer Schiffswerft wegen Reparaturen nach, so lange diese das Schiff in Besitz hat. Nur *wages* und *salvage* genieſsen unter Umständen auch hier ein Vorrecht.

5) Das nordamerikanische Gesetz vom 3. März 1851 (Rev. Stat. sect. 4283 ff.) läſst eine beschränkte Haftung eintreten, falls nicht *privity or knowledge of the owner* (Begriff derselben s. N. 21[a] und 22) vorhanden, bei *loss or destruction of goods on board, damage by collision, or any act, matter or thing, loss, damage or forfeiture done or incurred.* Hierfür gilt der Satz: *the liability of the owner or owner's shall in no case exceed the amount or value of the interest of such owner or owner's, respectively, in such ship or vessel and her freight then pending* (*sect. 3*). Zugleich aber wird bestimmt (*sect. 4*): *A transfer of the owner's interest in the ship and freight for the benefit of the claimants, to a trustee officially appointed, shall be sufficient compliance with the act, and thereafter all claims against the owner shall cease.* Das Gesetz vom 26. Juni 1884 dehnt diese beschränkte Haftung aus auf alle Ansprüche, die ohne *privity or knowledge* der Reeder entstanden sind mit Ausnahme der Heueransprüche. Die beschränkte Haftung erstreckt sich aber stets nur auf Schulden der letzten Reise (Wheeler, The modern law of carriers 1890 p. 42); Ausnahmen zu Gunsten von Passagieren s. Bem. zu Art. 674. — Das nordamerikanische Recht erkennt dieselben *maritime liens* an wie das englische Recht, beschränkt aber das *lien* des *master* für *wages and disbursements* auf die Fracht allein (Parsons II p. 24). Es kennt aber ferner ein *maritime lien* wegen aller Ansprüche von Befrachtern, selbst aus Verträgen eines Ausrüsters und wegen Kontraktbruchs (Parsons I p. 173, 174), ferner bei fremden Schiffen —, worunter auch solche zu verstehen sind, die in einem andern der Vereinigten Staaten domiziliert sind — *liens* wegen Ansprüche für Reparaturen und Ausrüstung (*repairs and supplies by material men*) und in einigen Staaten (wie z. B. Newyork) ist dies *lien* auch auf einheimische Schiffe, jedoch mit Beschränkungen ausgedehnt. Die Priorität des Kollisionsanspruchs wird auch hier anerkannt (Parsons I p. 531, II p. 142 ff., 62; Desty §§ 68 ff., 175). Hiernach kann in Nordamerika eine beschränkte Haftung ohne gleichzeitiges *lien* selten vorkommen, ist aber möglich. Wegen des Besitzpfandrechts einer Schiffswerft gelten dieselben Grundsätze wie in England (Parsons I p. 174, 175).

6) D. h. wenigstens dann, wenn das Schiffsvermögen auf Schiff und Fracht beschränkt bleiben soll und somit weder Betriebskapital noch Kredit vorhanden und keine Schranke gegen das allmähliche Abflieſsen

3. Die rechtliche Natur des Anspruchs der Schiffsgläubiger ergiebt sich wie folgt:

Das Schiffsvermögen ist ein im Vermögen des Reeders befindliches Sondervermögen mit einiger Ähnlichkeit des *peculium* (vgl. Prot. S. 4186; R.G.Entsch. Bd. 32 S. 9 ff.). Seine Sonderstellung zeigt sich zunächst darin, dafs wegen gewisser mit dem Betrieb der Seefahrt zusammenhängender Verbindlichkeiten an sich nur dieses Schiffsvermögen den Gläubigern (Schiffsgläubigern) haftet. Die Stellung dieser Schiffsgläubiger ist so geregelt, dafs sie einen dinglichen auch im Konkurse (§§ 39, 40, 41 Nr. 8 Konkursordnung, §§ 14 Nr. 2, 15 Einf.Ges. zur Konkursordnung) wirksamen Anspruch an das Schiffsvermögen haben, welchen das Gesetz als Pfandrecht bezeichnet (Art. 758), obwohl dieses Recht nicht ein nur accessorisch neben eine persönliche Forderung tretendes dingliches Recht ist, sondern in dem letzteren seinen Inhalt voll erschöpft. Daher steht derjenige Reeder, in dessen Betrieb die Schuld entstanden ist, dem Gläubiger nicht anders gegenüber wie ein nachfolgender Reeder; es ist nicht etwa jener der Hauptschuldner und dieser der Pfandschuldner. Die gemeinrechtliche Einrede der Vorausklage findet nicht statt und es kann die Klage nur gegen den Reeder, welcher zur Zeit der Erhebung der Klage das Schiffsvermögen oder Teile desselben in seiner Gewalt hat oder gegen den zeitigen Schiffer als Vertreter dieses Reeders gerichtet werden; vgl. den überzeugenden Nachweis dieses Satzes aus den Protokollen durch Mittelstein; Goldschmidts Zeitschr. Bd. 39 S. 245 ff. gegenüber den Bemerkungen des Einsenders S—n[7]) zu dem Urteil des O.L.G. Hamburg vom

---

des Schiffsvermögens in das Landvermögen des Reeders bestehen soll (vgl. unten Text Nr. 6 zu d. Art. Ehrenberg S. 445 ff.). Soll alles dies anders sein, so bietet sich die Aktiengesellschaft als passende Form. Für kleinere Betriebe passen aber solche Dinge nicht, vgl. auch dagegen Bem. zu Art. 680 (bei Lewis 2. Aufl. Bd. II S. 4 N. 3); Lyon-Caën Nr. 267; Pappenheim, Goldschm. Zeitschr. Bd. 43 S. 446. Pferdmenges, „Die rechtliche Natur des Schiffsgläubigers“ (Inaugural-Dissert. Hamburg 1895) legt dem Schiffsvermögen die Eigenschaft eines selbständigen Rechtssubjekts bei, obwohl dasselbe keine juristische Person sei; als ein solches selbständiges Rechtssubjekt betrachtet er auch das Grundstück — mit Rücksicht auf die Eigentümerhypothek. Daraus soll folgen, dafs der Reeder auch mit dem Schiffsvermögen kontrahieren und gegen dasselbe klagen könne. Diese Anschauungen treten mit der wahren Sachlage in Widerspruch und finden in den Bemerk. 6—11 des Textes ihre Widerlegung.

7) Derselbe meint, dafs daraus Unzuträglichkeiten entstehen, wenn die Klage aus einem Vertrag nicht gegen den Reeder gerichtet werde, in dessen Betrieb derselbe geschlossen, sondern gegen seinen Nachfolger. Es ist aber übersehen, dafs die Klagen regelmäfsig gegen den Schiffer angestellt werden und dafs es sich fast stets um Verträge des Schiffers handelt. — Auf dem Standpunkt dieses Einsenders steht auch Pappenheim in seinen Ausführungen, Goldschm. Zeitschr. Bd. 44 S. 600. Er hält den früheren Reeder — trotz der Veräufserung — immer noch für den Schuldner aus den Rechtshandlungen seiner Betriebszeit, trotz beschränkter Haftung. Wie er sich die Geltendmachung denkt, sagt er nicht; er bemerkt nur, dafs beispielsweise der frühere Reeder — wenn er trotz der Veräufserung

26. Februar 1886, Seuff. Archiv N. F. Bd. 12 Nr. 135 (auch Hans. 1886 Nr. 28) und das Nähere unten Nr. 5. Das Recht des Schiffsgläubigers ist ein selbständiges Recht auf Aneignung eines Teiles der im Schiffsvermögen vorhandenen Werte, ähnlich wie die Grundschuld ein Recht auf Aneignung eines Teiles des im Grundstück vorhandenen Wertes ist (vgl. Windscheid, Pandekten I § 225). Der Umfang dieses Rechts wird aber nicht, wie bei der Grundschuld durch ein abstraktes Summenversprechen, sondern einerseits durch den Betrag der Forderung des Schiffsgläubigers, welcher sich aus dem konkreten Rechtsgrund ergiebt, andrerseits durch eine gesetzliche Rangordnung der Schiffsgläubiger, in welcher dieselben an dem Schiffsvermögen Teil nehmen, bestimmt.

Es führt lediglich zu Irrtümern, wenn Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 457 ff., Goldschmidts Zeitschr. Bd. 27 S. 322; Mittelstein a. a. O. und teilweise auch O.L.G. Hamburg (im obigen Urteil) das dingliche Recht des Schiffsgläubigers leugnen und ihm nur eine Forderungsklage gegen den jeweiligen Eigentümer, beschränkt in der Exekution auf das Sondergut (*actio in rem scripta*) beilegen. Diese Auffassung ignoriert die positive Bestimmung des Art. 758 (vgl. Art. 779) in betreff der Verfolgbarkeit des Rechts gegen Dritte. Es sind daraus unter anderm folgende falsche Folgerungen gezogen:

a. es habe der Schiffsgläubiger nie einen Anspruch auf Herausgabe (so O.L.G. Hamburg cit. nach Ehrenberg § 18). Dies ist nicht richtig. Allerdings bringt es die Anwendung der Formen der Immobiliarzwangsvollstreckung auf Schiffe mit sich, daſs er zum Zweck der Realisierung seines Rechts regelmäſsig nur — wie bei dem Immobiliarpfand — zu beantragen hat, daſs der Verklagte sich die von dem Gesetz geordnete Vollstreckung durch gerichtlichen Zwangsverkauf des Schiffs gefallen lasse. Wenn aber das Schiff sich auf der Reise befindet, so kann allerdings die Klage auch auf Herbeischaffung und Bereitstellung des Schiffs zur Versteigerung binnen einer den Bedürfnissen des Seeverkehrs angemessenen Frist gerichtet werden (Prot. S. 1627, 2862, 3791). Wird diesem Urteil nicht genügt, so erwächst dem Prozeſsrecht gemäſs ein Anspruch auf das Interesse. Es ist also unrichtig, in einem solchen Fall nur auszusprechen, daſs Kläger befugt sei, wegen seiner Forderung das Schiff zum gerichtlichen Verkauf zu bringen (wie L.G. Hamburg 29. März 1883 Hans. 1883 Nr. 77). Ferner kann der Schiffsgläubiger Herausgabe zum Zweck der Vollstreckung auf Grund des Art. 758 Abs. 2 gegen dritte Inhaber von Schiffsvermögen, z. B. gegen solche, die wegen persönlicher

---

zahle — nicht das Gezahlte mit der *condictio indebiti* zurückfordern könne. Dagegen ist zu bemerken: der Veräuſserer kann trotz der Veräuſserung infolge seines Vertrages mit dem Erwerber zur Bezahlung der früheren Schulden verpflichtet sein (unten Bem. Nr. 19). Zahlt er in solchem Fall, so hat er nicht die *condictio indebiti*, in anderen Fällen aber gewiſs.



nicht privilegierter Forderungen — z. B. wegen Reparaturschuld des Reeders — das Schiff zurückbehalten, erzwingen, wie Ehrenberg (S. 419 ff.) selbst auch annimmt, vgl. Prot. S. 1629 („gegen jeden Inhaber") und ebenso kann er gegen den Cessionar einer mithaftenden von dem Reeder cedierten Frachtforderung direkt klagen (Art. 774 Al. 3), was Ehrenberg S. 276 bestreitet. Freilich reicht zur Realisierung der Pfandforderung die Verurteilung der Dritten nicht aus (vgl. hierüber unten S. 193).

b. Es nimmt ferner Ehrenberg (§§ 27, 46, 74 S. 442) mit Unrecht an, dafs jedem Schiffsgläubiger gestattet sei, seine Forderung gegen eine zum Schiffsvermögen gehörige Forderung zu kompensieren (aufrechnen). Eine solche Kompensation ist nur soweit gestattet, als der Schuldner dadurch nicht die Vorrechte der mit ihm konkurrierenden anderen Schiffsgläubiger verletzt. Ist z. B. ein an einer Kollision schuldiges, dabei aber selbst beschädigtes Schiff auf Grund des Art. 767 Nr. 2 für 10000 Mk. von dem Schiffer verkauft, so kann der Ersteher, wenn er zu den Beschädigten gehört und aus der Kollision 10000 Mk. gegen die Schiffsmasse zu fordern hat, nicht einfach unter Ignorierung aller anderen Schiffsschulden sagen: ich kompensiere und zahle nichts. Dasselbe gilt von dem Frachtschuldner, der gleichzeitig Schiffsgläubiger ist. Endlich:

c. hängt mit dieser Auffassung die irrtümliche Annahme zusammen, dafs der Reeder wegen Prozefszinsen persönlich hafte (vgl. hierüber unten Nr. 21).

Ebensowenig kann der Auffassung beigetreten werden, dafs in dem Anspruch des Schiffsgläubigers ein doppeltes enthalten sei: ein obligatorisches Recht gegen den jeweiligen Reeder auf Befriedigung bei Vermeidung der Exekution in das Schiffsvermögen und ein zur Sicherung dieser Forderung bestehendes Pfandrecht an dem Schiffsvermögen (vgl. Cosack S. 161, auch Gerber, Privatrecht, herausgeg. von Cosack 1895 S. 251; Gareis und Fuchsberger S. 1146; Schaps S. 75). Auch diese Auffassung verleitet zu der irrtümlichen Annahme einer Kompensationsbefugnis und unbeschränkter Haftung wegen Prozefszinsen (oben b. und c.). Es ist nur richtig, dafs die Höhe des dinglichen Anspruchs durch den Vertragsinhalt bestimmt wird, wenn der Schiffsschuld ein Vertrag zu Grunde liegt, durch den Umfang des Delikts, wenn derselben ein solches zu Grunde liegt.

4. Es giebt Fälle, in denen der Reeder dem Schiffsgläubiger aufserdem persönlich haftet (das Nähere unten Nr. 23). Diese konkurrierende persönliche Verbindlichkeit der Reeder ändert zwar nichts an den Rechten der Schiffsgläubiger als solcher (Art. 765). Der Zusammenhang beider Verpflichtungen zeigt sich aber darin, dafs das Schiffsgläubigerrecht erlischt, wenn die entsprechende persönliche Schuld des Reeders auf irgend eine Art: durch Zahlung, durchgeführte Kompensation, Verjährung, Novation oder durch Vereinigung der Per-

sonen des Schuldners und Gläubigers in einer Person (Konfusion) erlischt[8]). Es hat also in einem solchen Fall der Reeder nicht das Recht, selbst in die Rechte des betreffenden Schiffsgläubigers einzutreten, um mit anderen Schiffsgläubigern bei der Schiffsmasse zu konkurrieren. So berechtigen z. B. Cessionen von Heuerforderungen der Schiffsleute an den persönlich haftenden Reeder (§ 68 Seem.Ordn.) diesen nicht, bei der Schiffsmasse solche für sich zu liquidieren. Bei einem blofsen Mitreeder treten diese Wirkungen nur ein, soweit als er persönlich haftet, also nach Verhältnis seiner Schiffsparten (Art. 474). Wie weit dagegen der Erwerb von Schiffsgläubigerrechten dem Reeder möglich ist, wenn und soweit er nicht persönlich haftet, s. unten Nr. 10.

5. Der Schiffer ist der eigentliche Vertreter des Schiffsvermögens. Daher kann gegen ihn, ohne Rücksicht darauf, welcher Reeder ihn bestellt hat, so lange er das Schiff führt, die dingliche Klage des Schiffsgläubigers selbst dann gerichtet werden, wenn das Schiff im Heimatshafen liegt (Art. 764), und gegen ihn erstrittene Urteile sind in das ganze Schiffsvermögen, nicht nur soweit er solches selbst in Händen hat, sondern auch soweit sich solches in den Händen des jetzigen oder eines früheren Reeders (z. B. ausstehende Fracht, die diesem gebührt) befindet, vollstreckbar. Diese Passivlegitimation ist unbeschränkt. Dagegen ist seine Aktivlegitimation, d. h. seine Befugnis zur Eingehung von Rechtsgeschäften für das Schiff mit Wirkung auf das Schiffsvermögen und zur Anstellung von Klagen für dasselbe beschränkt (s. hierüber Art. 495 ff. und Bem. z. d. A.). Anerkenntnisse mit der Wirkung eines selbständigen Verpflichtungsgrundes kann er nur innerhalb des gesetzlichen Bereichs seiner Aktivlegitimation abgeben (R.G.Entsch. XIII S. 84 ff., H.G.Z. VII Nr. 66). Wird er von Schiffsgläubigern verklagt, so hat er die vollen Rechte und Pflichten eines „selbständigen Kurators zur Prozefsführung“ (Prot. S. 2927), kann also auch mit bindender auf Schiff und Fracht beschränkter Wirkung für dieselbe über den Streitgegenstand im Prozefs Anerkenntnisse abgeben und Vergleiche schliefsen. Da er diese Passivlegitimation schon durch seine Anstellung erhält, so besitzt er dieselbe auch schon bevor ein Prozefs gegen ihn anhängig ist. Abschlags-

---

8) Das Vorzugsrecht des Schiffsgläubigers erscheint hier insofern als ein nur accessorisches Recht neben der persönlichen Verbindlichkeit des Reeders. Erlischt diese, so erlischt auch jenes, da eine der modernen Eigentümerhypothek nachgebildete Fortdauer des blofsen Prioritätsanspruchs für den Reeder hier nicht besteht. Jeder nachfolgende Schiffsgläubiger würde benachteiligt sein, wenn seiner Forderung eine rein dingliche Prioritätsforderung an Stelle einer nur accessorisch zu der persönlichen Schuld des Reeders hinzutretenden Schiffsschuld vorangestellt würde. Auch wenn er nicht (wie nach A.L.R. I 16 § 46) in der Lage wäre, durch Bezahlung der ihm vorgehenden Schiffsschuld auch den persönlichen Anspruch gegen den Reeder zu erwerben und zu realisieren, bliebe doch immer die Aussicht, dafs der vorgehende Schiffsgläubiger es selbst vorzöge, sich lieber an den Reeder persönlich zu halten.

zahlungen oder Anerkenntnisse von seiner Seite unterbrechen daher die Verjährung (vgl. die unten citierten Erkenntnisse). Allen solchen Rechtshandlungen im Prozefs und aufserhalb desselben fehlt aber, soweit sie über den Bereich seiner Aktivlegitimation hinausgehen, die Möglichkeit konstitutiver Wirkung. — Der jeweilige Reeder verpflichtet der Regel nach (Ausnahmen unten Nr. 22 und 23) durch seine Rechtsgeschäfte sich nur persönlich, dieselben erzeugen daher unmittelbar keine Schiffsgläubigerrechte, solche können nur mittelbar in den Fällen des Art. 452 Nr. 2 daraus entstehen. Anerkenntnisverträge des Reeders, welche sich auf Ansprüche von Schiffsgläubigern beziehen, sind daher nicht geeignet, selbständig solche dingliche Rechte zu begründen. Gewähren solche Anerkenntnisse einen neuen Verpflichtungsgrund, so fehlt dem neuen Anspruch das gesetzliche Pfandrecht. Dieser Anspruch hat auch gegen die Person eines Nachfolgers des Reeders keine Wirkung (vgl. H.G.Z. VII Nr. 64, Obergericht Hamburg 9. Januar 1874). Dennoch mufs einem Anerkenntnis des jeweiligen Reeders die Wirkung einer Unterbrechung der Verjährung des dinglichen Anspruchs des Schiffsgläubigers beigelegt werden, ebenso wie anderen Rechtshandlungen des Reeders, z. B. einer Leistung von Abschlagszahlungen. Denn auch ein solches Anerkenntnis, welches eine neue Verpflichtung nicht begründet, unterbricht die Verjährung und das H.G.B. hat über die Art der Unterbrechung der Verjährung in den Art. 906 ff. nichts bestimmt, sodafs hier das bürgerliche Recht entscheidet. So auch Entsch. des Reichsgerichts I. Sen. vom 22. Januar 1896 Entsch. Bd. 36 S. 1 ff., während dies das Obergericht Hamburg in der eben citierten Entscheidung (welcher Ehrenberg S. 281 beitritt) leugnet. Freilich kann von einer Unterbrechung der Verjährung durch Rechtshandlungen des jeweiligen Reeders nur soweit die Rede sein, als er verklagt werden kann. Es ist aber auch der jeweilige Reeder neben dem Schiffer (vgl. oben) in betreff der Klagen der Schiffsgläubiger passiv legitimiert (Art. 764). Daraus folgt, dafs er — wie der Schiffer — in einem gegen ihn angestrengten Prozefs (Pfandklage) und auch schon vorher zur Feststellung der Pfandschuld dienende Anerkenntnisse und Vergleiche erklären kann, aber nicht, dafs durch solche Rechtsakte neue dingliche Schiffsgläubigerrechte begründet werden können. Der jeweilige Reeder ist jedoch nur soweit passiv legitimiert, als er zur Zeit der Klageerhebung Schiffsvermögen besitzt, also z. B. wegen eines Anspruchs aus der Betriebszeit eines früheren Reeders nur in Ansehung des Schiffs, nicht der Fracht; in Ansehung dieser mufs der frühere Reeder besonders verklagt werden, Seuffert Arch. XII Nr. 135 (Hans. 1886 Nr. 28) und die Verjährung gegen ihn wird nicht durch Rechtshandlungen seines Nachfolgers unterbrochen. Wegen des gegenseitigen Verhältnisses dieser Reeder untereinander vgl. unten Nr. 17. Unter Reeder im obigen Sinn ist nach Art. 477 stets auch der

blofse Ausrüster des Schiffs zu verstehen. Vollstreckbare Urteile gegen diesen oder einen von ihm bestellten Schiffer müssen also auch zum Antrag auf Zwangsversteigerung des Schiffs genügen, womit § 164 des preufs. Ges. vom 15. Juli 1883 in Widerspruch steht, da hier ein Titel gegen den Schiffer oder den, der das Schiff als Eigentümer im Besitz hat, gefordert wird. Das Reichsgesetz geht dem widersprechenden Landesgesetz vor. Der Eigentümer des Schiffs wird genötigt sein, eventuell durch Interventionsklage die Zwangsversteigerung zu hindern, soweit er nach Art. 477 Abs. 2 dieselbe nicht zu dulden braucht. Dagegen kann nicht aus Art. 758 Abs. 2 gefolgert werden, dafs zum Antrag auf Zwangsversteigerung schon ein vollstreckbarer Schuldtitel gegen den blofsen dritten Inhaber (Besitzer) des Schiffs, der nicht Reeder ist, ausreicht. Gegen einen solchen kann wohl die Herausgabe des Schiffs zum Zweck einer gegen den Reeder begründeten Zwangsversteigerung erstritten werden (oben Nr. 3), aber solange die Pfandforderung und das Recht auf Vollstreckung in das Schiffsvermögen nicht auch gegen Reeder oder Schiffer festgestellt ist, kann thatsächlich die Vollstreckung nicht geschehen, was im Art. 764 klar ausgedrückt ist[9]).

Wie die Klage gegenüber einer Reederei einzurichten ist, s. Bem. Nr. 10 zu Art. 458 und Bem. Nr. 6 zu Art. 460.

Soweit nach obigem Schiffer oder Reeder zur Klage passiv legitimiert sind, sind dieselben auch berechtigt, dem Gläubiger durch Ausstellung vollstreckbarer Urkunden (§ 702 Nr. 5 C.P.O.) die Rechtsverfolgung zu erleichtern. Den darin enthaltenen Anerkenntnissen ist keine weitere Wirkung beizumessen, wie Anerkenntnissen im Prozefs (oben S. 191, 192).

In prozessualer Beziehung sei noch folgendes bemerkt: da der Schiffer „gesetzlicher Vertreter“ des Reeders ist (freilich nicht unter Ausschlufs desselben), so mufs im Prozefs seine Legitimation von Amtswegen geprüft werden (§ 54 C.P.O.), was häufig übersehen wird. Kommt in Prozessen gegen den Schiffer ein Wechsel in der Person desselben vor, so kommen die §§ 219, 223 C.P.O. zur Anwendung, eine Unterbrechung tritt also nicht un-

9) Die Vollstreckung in das Schiff soll in den Formen und mit den Kautelen der Immobiliarvollstreckung erfolgen. Es wäre widersinnig, die Zwangsvollstreckung eines Schiffs auf Grund eines vollstreckbaren Schuldtitels gegen eine Schiffswerft, die das Schiff retiniert, einzuleiten, ohne den Reeder auch nur zu hören. Das neue Reichsgesetz über die Zwangsversteigerung etc. vom 24. März 1897 § 164 verlangt, dafs der Schuldner das Schiff im Eigenbesitz habe, „soweit sich nicht aus den Vorschriften des H.G.B. eine anderes ergiebt“. Damit ist die Anwendung richtiger Grundsätze gewahrt. Die Motive halten aber irrtümlich nach dem Vorgang von Krech und Fischer, Kommentar zu dem preufs. Ges. vom 13. Juli 1883 § 164 in N. 4 ein Urteil gegen blofse Inhaber für ausreichend. Sollte demgemäfs verfahren werden, so müfste man dem Eigentümer des Schiffs gestatten, auf Grund des blofsen Nachweises seines Eigentums das Verfahren wieder durch Verfügung des Prozefsrichters zur Aufhebung zu bringen, da der gegen den Dritten erlangte Schuldtitel gegen ihn nicht wirkt.

bedingt ein, der neue Schiffer mufs den Prozefs als neuer „gesetzlicher Vertreter“ übernehmen, ebenso der Reeder selbst, wenn er nach Entlassung oder nach dem Tod seines Schiffers keinen neuen ernennt. Der Reeder kann in Prozessen gegen den Schiffer als Nebenintervenient eintreten (Prot. S. 1911), aber er hat nicht das Recht, den Prozefs an Stelle des Schiffers zu übernehmen (anders: Ehrenberg S. 265), da nach Art. 764 der Kläger die Wahl hat, gegen wen (Schiffer oder Reeder) er klagen will und daran ein Interesse haben kann, dafs der Schiffer die Rolle der Partei behält, auch zumeist der Prozefs gegen diesen einfacher und die Wirkung des Urteils gegen ihn allgemeiner ist (vgl. S. 191). Klausel und Urteil in den Prozessen gegen den Schiffer lauten auf seine Person unter Bezeichnung seiner Eigenschaft als Schiffer („Schiffer N. N. als Führer des Schiffs K.“). Dieses Urteil kann auch in die im Besitz der Reeder befindlichen Objekte des Schiffsvermögens ohne eine besondere gegen sie gerichtete Klausel vollstreckt werden, wie sich direkt aus Art. 764 Abs. 2 und daraus ergiebt, dafs das Urteil gegen den gesetzlichen Vertreter des Reeders als solchen, somit auch gegen ihn selbst ergangen ist[10]). Verliert der Schiffer, gegen den das Urteil ergangen ist, sein Amt, so ist Umschreibung der Klausel auf den Namen des Reeders oder seines Amtsnachfolgers aus ganz demselben Grund unnötig[11]). Tritt während des Prozesses gegen den Reeder oder nach demselben eine Veräufserung des Schiffsvermögens ein, so sind die §§ 236, 665, 666 C.P.O. anzuwenden (vgl. Bescheid des R.G. vom 7. Januar 1893 Hans. XIV Nr. 24).

10) A. M. mit Unrecht Krech und Fischer, Kommentar zu § 164 preufs. Ges. vom 13. Juli 1883 auf Grund des § 671 Abs. 1 C.P.O., wo die namentliche Bezeichnung des Schuldners gefordert werde. Soweit es sich um dingliche Schulden handelt, erscheint das Schiffsvermögen als solches eben als Schuldner, vertreten durch den Schiffer. Krech und Fischer fassen, wohl veranlafst durch den ungenauen Ausdruck im § 164 (vgl. folgende Note) mit Unrecht den letzteren selbst als Schuldner auf.

11) Auch diese halten Krech und Fischer a. a. O. von ihrer Auffassung aus für nötig; sie sehen den neuen Schiffer als Rechtsnachfolger des alten im Sinne des § 665 C.P.O. an und lassen daher eine Umschreibung auf dessen Namen gemäfs dieses Gesetzes zu. § 164 Nr. 1 preufs. Ges. vom 13. Juli 1883 fordert als bei dem Antrag auf Zwangsversteigerung zu erbringenden Nachweis, „dafs der Schuldner das Schiff als Eigentümer besitze oder als Schiffer führe“. „Schuldner“ soll hier heifsen: die Person, gegen welche der vollstreckbare Schuldtitel gerichtet ist, also der Schiffer in dieser Eigenschaft. Das Landesgesetz durfte gegenüber dem Reichsgesetz (Art. 764 H.G.B.) nur den Nachweis fordern, dafs der Schiffer, welcher verurteilt ist, zur Zeit der Verurteilung das Schiff führte, was auch schon von dem Prozefsrichter (vgl. Text) zu prüfen war. Ob dieser Schiffer das Schiff noch zur Zeit des Antrags auf Versteigerung führt, ist gleichgültig. Die preufsischen Gerichte werden aber auf Grund des § 164 cit. geneigt sein, dennoch den Nachweis zu fordern, dafs der in dem Urteil oder der Klausel benannte Schiffer das Schiff zur Zeit führt, so dafs unter mifsbräuchlicher Anwendung des § 665 C.P.O. eine Umschreibung der Klausel auf den Namen des neuen Schiffers nötig werden kann. Nach dem neuen Reichsgesetz vom 24. März 1897 § 164 (vgl. N. 9) wird dies nicht nötig sein.

Wichtig ist endlich noch die Frage:

welche Wirkung hat die Feststellung eines Schiffsgläubigerrechts durch Anerkenntnisse des Schiffers oder des Reeders oder durch vollstreckbare Schuldtitel, die gegen Schiffer oder Reeder ergangen sind, gegenüber konkurrierenden Schiffsgläubigern?

Soweit diesen Anerkenntnissen und Schuldtiteln nicht die Bedeutung eines konstitutiven, neue Schiffsgläubigerrechte begründenden Rechtsgeschäfts beiwohnt, haben dieselben gegenüber anderen konkurrierenden Realberechtigten nur die Bedeutung, daſs die Verjährung unterbrochen ist und das formelle Vollstreckungsverfahren auf Grund der vollstreckbaren Schuldtitel seinen Fortgang hat. Inwieweit Anerkenntnissen konstitutive Wirkung beigelegt werden kann, ist im vorstehenden erörtert. Daſs Urteile eine konstitutive Wirkung nicht besitzen, ist allgemein anerkannt (vgl. Windscheid, Pandekten I § 129). Andere Pfandgläubiger können also trotz der Anerkenntnisse und trotz der Verurteilung der Reeder sowohl der Verität wie der Priorität der dadurch festgestellten Realrechte widersprechen und diesem Widerspruch gegenüber müssen die Inhaber der bestrittenen Pfandrechte ihr Recht nachweisen, wobei kontradiktorische Urteile gegen Reeder oder Schiffer oder nicht konstitutive Anerkenntnisse derselben nur unterstützend, nicht ausschlaggebend sind. Wenn sich ihre Pfandrechte auf Rechtsgeschäfte einschlieſslich konstitutiver Anerkenntnisverträge gründen, steht dem widersprechenden Gegner noch frei, diese Rechtsgeschäfte anzufechten, wenn sie behaupten, daſs Scheingeschäfte oder fraudulose Rechtsgeschäfte vorliegen, ferner steht ihnen der Nachweis offen, daſs die von ihnen bestrittenen dinglichen Forderungen bereits getilgt seien [12]).

6. Das Verhältnis des Schiffsvermögens (*fortune de mer*) des Reeders zum Landvermögen (*fortune de terre*) desselben kann nur durch ein näheres Eingehen auf die wirtschaftliche Natur des Reedereibetriebes richtig

12) Vgl. Entsch. d. R.G. Bd. 27 Nr. 74; Seuffert, Archiv Bd. 39 Nr. 277 (O.L.G. Hamburg), wo angenommen wird, daſs im Verteilungsverfahren des § 764 C.P.O. der Widersprechende auch die Verität der konkurrierenden Forderungen bestreiten könne und Gruchot, Zeitschr. Bd. 30 S. 869, wo das eine der beiden Instanzgerichte annimmt, daſs die bestrittene Forderung nicht durch den gegen den Schuldner erwirkten Vollstreckungstitel bewiesen werden könne. In der Litteratur über § 764 C.P.O. nehmen einige Kommentatoren (Puchelt, Sarwey) an, daſs in jenem Verteilungsverfahren nur die Priorität, nicht die Verität von den konkurrierenden Gläubigern bestritten werden dürfe (vgl. hierüber Seuffert, Komment. zu § 764 C.P.O. Anm. 1; Struckmann und Koch zu § 765 Anm. 2). Kann in dem Verfahren des § 764 C.P.O. die Verität trotz Pfändung mit der im Text bemerkten Wirkung bestritten werden, so muſs dies noch mehr hier gelten, da hier ein formeller das Pfandrecht konstituierender Akt fehlt, der dort in der Pfändung (ebenso bei Hypotheken in der Eintragung) vorhanden ist.

erkannt werden. Der Umfang des Schiffsvermögens steht nicht von vornherein fest, sondern unterliegt dem Wechsel. Einen festen Kern desselben bildet freilich das Schiff als solches, ohne welches dieses Sondervermögen gar nicht gedacht werden kann. Aber mit dem nackten Schiff kann der Erwerb durch die Seefahrt nicht betrieben werden. Es ist dazu nicht nur ein vielgestaltiges Zubehör erforderlich, sondern auch ein erhebliches Betriebskapital. Mit Hülfe des letzteren wird das Schiff ausgerüstet und verproviantiert, es dient zur Bezahlung von Löhnen an die Schiffsbesatzung, zur Bestreitung von Hafengeldern, Provisionen an Agenten und Makler, Einladungs- und Löschungskosten, Reparaturkosten, Ausgaben für Ergänzung des Zubehörs u. s. w., mit einem Wort zur Deckung aller derjenigen Kosten, welche der Betrieb der Seefahrt mit sich bringt und deren Aufwendung zur Erwerbung von Einnahmen (Frachten von Gütern und Überfahrtsgeldern für Beförderung von Personen, Schlepplöhnen etc.) notwendig ist. Ist es nun auch theoretisch denkbar, dafs ein Schiff lediglich und allein mit Schiffskredit arbeitet, so ist dies doch der Regel nach thatsächlich nicht möglich. Die Frachten sind sehr ungleich und es kommen häufig Zeiten, in denen das Schiff nichts verdient oder mit Unterbilanz arbeitet. Zieht der Reeder nun die Fracht von günstigen Reisen, die Überschüsse gewähren, ein, so sind diese im wirtschaftlichem Sinne nicht reiner Gewinn, den er ruhig einstreichen kann, sondern zugleich ein Reservekapital für den ferneren Betrieb des Schiffs, mit dessen Hülfe er durch Reedereizuschüsse das Schiff über schlechte Zeit hinweghelfen mufs. Liefse man in solchen schlechten Zeiten das Schiff ohne Reedereizuschüsse, wäre es also auf Bodmereidarlehn oder ähnlichen Schiffskredit angewiesen, so würde bei der Höhe der Prämien und Zinsen es in kurzer Zeit mit dem Betrieb zu Ende sein. Dazu kommt, dafs das Schiff während der Dauer des Betriebes sich abnutzt und schliefslich ganz wertlos wird. In den Einnahmeüberschüssen früherer Reisen stecken also auch die Abnutzungsprozente des Schiffs: im regelmäfsigen Lauf des Betriebes wandert in Gestalt dieser Überschüsse allmählich der ganze Wert des Schiffs in die Hände des Reeders und vereinigt sich mit seinem Landvermögen *(fortune de terre)*, während das Schiffsvermögen fast vollständig verschwindet. Wir müssen somit davon ausgehen, dafs zwischen dem Schiffsvermögen und dem Landvermögen des Reeders eine stete Bewegung stattfindet in der Art, dafs auf der einen Seite die Überschüsse beendigter Reisen aus dem Schiffsvermögen dem Landvermögen zufliefsen, dagegen auf der anderen Seite aus dem Landvermögen dem Schiffsvermögen Zuwendungen verschiedenster Art gemacht werden. Diese Zuwendungen können in der Weise geschehen, dafs

a. der Reeder auf seinen persönlichen Kredit Rechtsgeschäfte für das Schiff abschliefst, aus welchen keine

Schiffsschulden entstehen, dem Schiff aber der Vorteil erwächst, z. B. der Reeder läfst das Schiff auf seinen Kredit zu einer neuen Reise ausrüsten oder er läfst dasselbe auf seinen Kredit ausbessern oder verbessern,

b. der Reeder Schiffsschulden bezahlt, für welche er nicht persönlich haftet,

c. der Reeder Schiffsschulden, für welche er aufserdem persönlich haftet (z. B. Heuer an die Mannschaft) bezahlt,

d. der Reeder von ihm angeschaffte und bezahlte oder in eigenem Betriebe hergestellte Schiffsgeräte, Maschinen u. s. w. auf das Schiff bringen und dem Schiffsinventar einverleiben läfst oder im eigenen Betriebe das Schiff ausbessern läfst.

Diese Betrachtung ergiebt mit Sicherheit, dafs es unrichtig ist, dem Reeder in Konkurrenz mit den Schiffsgläubigern das Recht zu geben, von dem realisierten Schiffsvermögen als angebliche Verwendungen das in Abzug zu bringen, was er während des Betriebes aus seinem Landvermögen in den Nutzen des Schiffs in der angegebenen Art verwendet hat. Diese „Verwendungen" charakterisieren sich vielmehr lediglich als von dem Reeder gewollte Ergänzungen oder Vermehrungen des Schiffsvermögens, denen das Herausziehen der Fracht als Äquivalent gegenüber steht. Indem das Gesetz auf der einen Seite dem Reeder erlaubt, mit dem Schiffsbetrieb sein Landvermögen zu vermehren und nur die Fracht der Reise, aus welcher die Forderung des Gläubigers entstanden ist, noch dem Schiffsvermögen hinzurechnet (Art. 759), kann es auf der anderen Seite nicht dem Reeder gestatten, bei Liquidation der Schiffsmasse Ansprüche an diese wegen seiner „Verwendungen" zu machen. Er macht dieselben lediglich in seinem Interesse, um die Einnahmequelle, die ihm das Schiff bietet, offen zu halten. Er fährt solange fort, aus seinem Landvermögen die Schiffsschulden zu decken und das Schiff in seetüchtigem Zustand zu erhalten, als er dies zu diesem Zweck für nützlich hält. Hält er die Fortsetzung des Schiffsbetriebes nicht mehr für nützlich, so stellt er den Betrieb ein und überläfst den Schiffsgläubigern das Schiff zu ihrer Befriedigung in dem Zustand, in welchem sich dasselbe in dem Augenblick befindet, wo er es preisgiebt.

Es ist auch in der That an keiner Stelle des Gesetzes weder des Handelsgesetzbuchs noch der Zwangsvollstreckungsgesetze davon die Rede, dafs dem Reeder gestattet sei, wegen irgend welcher Verwendungen Abzüge zu machen. Das Gesetz sagt vielmehr lediglich, dafs den Schiffsgläubigern das Schiff mit dem Zubehör verpfändet sei (Art. 758 H.G.B., vgl. jetzt in betreff des vertragsmäfsigen Schiffspfands — Schiffshypothek — § 1265 B.G.B.). Es unterscheidet nicht, ob das Zubehör gleich bei Einstellung des Schiffs in den Betrieb vorhanden oder später angeschafft ist, ebenso wenig ob die Anschaffung vor

oder nach Entstehung der Forderung der Schiffsgläubiger geschehen ist. Was von dem Zubehör gilt, mufs noch mehr von Teilen des Schiffsrumpfs und dessen Reparaturen gelten. Das Gesetz kennt, soweit das Schiff selbst als Exekutionsobjekt in Betracht kommt, nur eine einheitliche Schiffsmasse, an der alle Schiffsgläubiger, die sich melden, nach der gesetzlichen Rangordnung beteiligt sind. Es nimmt (Art. 771, 773) bis zu einem gewissen Mafse auf die Zeit der Entstehung der Forderungen Rücksicht, indem später entstandene Forderungen früher entstandenen vorgezogen werden. Hierüber hinaus ist der Zeitpunkt der Entstehung der Forderung irrelevant. Die Auffassung, dafs jedem Gläubiger das Schiff nur so verhaftet sei, wie es sich im Augenblick der Entstehung der Forderung befand (s. unten L.G. Hamburg 29. März 1883) ist also ebenfalls haltlos und würde dahin führen, dafs bei Zwangsversteigerung eines Schiffs für jeden Gläubiger eine besondere Schiffsmasse gebildet werden müfste. Nur die nach der Beschlagnahme und einige früher, bei der Einbringung des Schiffs in den letzten Hafen entstandene Kosten können als Schiffsschulden nach positiver Vorschrift der Art. 757 Nr. 1 und 2, 770 vorweg liquidiert werden. Das Princip des Gesetzes ist also in betreff des Umfangs und Gegenstandes des Pfandrechts im wesentlichen das des modernen Hypothekenrechts an Grundstücken (vgl. R.G.Entsch. Bd. 32 S. 10), und — selbst wenn das Gesetz Lücken hätte — wäre dasselbe zunächst aus diesem zu ergänzen, keineswegs aus dem auf anderen Principien beruhenden gemeinrechtlichen Hypothekenrecht. Das moderne Immobiliarhypothekenrecht kennt aber kein Abzugsrecht des Hyothekenschuldners oder des dritten Besitzers des verpfändeten Grundstücks wegen Verwendungen in das Grundstück. Verwendungen dritter Personen haben nach den Art. 758, 779 auf die Schiffsmasse in Konkurrenz mit den Schiffsgläubigern nur soweit Anrechte, als das Gesetz ihnen selbst die Rechte eines Schiffsgläubigers ausdrücklich verleiht (vgl. z. B. Art. 757 Nr. 5 und 7). Ein Antrag bei der Beratung, den Ausrüstungs- und Reparaturkosten weitere Rechte zu gewähren, ist ausdrücklich abgelehnt worden (Prot. S. 2911). So mufs das Zurückbehaltungsrecht der Schiffswerft, auf welcher der Reeder das Schiff ausbessern läfst, ihnen weichen. Der Reeder, der sein Schiff selbst ausbessert oder dessen Ausbesserung bezahlt hat, kann unmöglich mehr Rechte — einen Anspruch *ante omnes* — haben.

Ehrenberg (§ 23 S. 130 ff., § 44 III S. 278 ff.) hat sich durch sein Bestreben, für die beschränkte Haftung der Ladungsinteressenten[13]) und der Reeder eine gemeinsame Theorie zu finden, verleiten lassen, unter völliger Verkennung der vorstehend geschilderten wirtschaftlichen und rechtlichen Sachlage den Satz

13) In Wahrheit gelten bezüglich dieser ganz andere Grundsätze (s. unten Bem. zu Art. 506).

aufzustellen, dafs der Reeder, welcher aus seinem Landvermögen Verwendungen in das Schiff gemacht habe, indem er Werte damit vereinigt, „auf deren Zugehörigkeit zum Sondergut der Gläubiger keinen Anspruch hat, mag dies geschehen, in welcher Form immer, als Verarbeitung, Bearbeitung, Ausbesserung u. s. w.“ oder wenn er einen vorstehenden Schiffsgläubiger aus seinem Landvermögen befriedigt habe, das Recht besitze, von der Schiffsmasse einen Abzug zu machen, soweit erweislich die Schiffsgläubiger — beziehentlich die übrigen Schiffsgläubiger — ohne dieses Opfer aus der Schiffsmasse nicht befriedigt worden wären (Deduktionsrecht). Dasselbe Recht giebt er dem Reeder, der die Fracht, welche den Schiffsgläubigern haftet, eingezogen hat, S. 304. Er betrachtet den Reeder insofern nur als einen Verwalter des Sonderguts, welches aus seinem Privatvermögen bereichert sei. Das Schiefe dieser Auffassung ist vorstehend nachgewiesen. Wenn Ehrenberg dabei an das „Deduktionsrecht“ des römischen Vaters gegenüber dem *peculium* seines Haussohns erinnert, so wird übersehen, dafs ein solches auch nur gewährt wurde, so weit der Vater durch Rechtsgeschäfte mit dem Haussohn Forderungen an das *peculium* erworben hatte, nicht soweit er das *peculium* durch spätere Zuwendungen vermehrt hatte (vgl. unten Nr. 7).

Mittelstein (§ 24 IX S. 196 ff., § 25 II Nr. 9 S. 207) giebt dem Reeder ebenso unrichtig lediglich die rechtliche Stellung eines nicht persönlich haftenden dritten Pfandschuldners und deduziert unter Anwendung der gemeinrechtlichen Vorschriften (l. 29 § 2 Dig. 20, 1; l. 44 § 1 D. 39, 2), die er auch im Gebiet des Pr. A.L.R. für anwendbar hält, dafs der Reeder sowohl gegenüber dem Schiffsgläubiger wie dem Schiffshypothekengläubiger wegen Verwendungen aus seinem Landvermögen — die er indirekt auch in der Bezahlung von Schiffsschulden erblickt — eine Einrede habe, kraft welcher seine Verurteilung so einzuschränken sei, dafs die Gläubiger aus dem Erlöse der Schiffsmasse nur das erhalten, was nach Erstattung dieser Verwendungen übrig bleibe. Das Landgericht Hamburg hat denn auch dieser Theorie gemäfs am 29. März 1883 (Hans. 1883 Nr. 77) erkannt. Es hat dieselbe jedoch dahin eingeschränkt, dafs jedem Schiffsgläubiger das Schiff in dem Zustand hafte, in welchem es sich bei Entstehung der Forderung befand[14]. Dadurch wären Abzüge des Reeders

14) Das Schiff „Wega“ hatte dem Schiff „Nestor“ einen Kollisionsschaden verursacht und war dabei selbst beschädigt worden. Der Reeder der „Wega“ zahlte an die Reederei des „Nestor“ den von ihm anerkannten Betrag des Schadens mit 130 000 Mark und liefs dann die „Wega“ ausbessern. Die Reederei des „Nestor“ forderte nun, mit dem Gezahlten nicht zufrieden, einen Rest ihres Schadens bei Vermeidung der Vollstreckung in das Schiff. Das Landgericht verurteilte, jedoch mit der Einschränkung, dafs der Reeder der „Wega“ von dem Erlös vorweg in Abzug bringen könne: 1. die gezahlten 130 000 Mark, 2. das, was er zur Ausbesserung des Schadens an der „Wega“ aufgewandt habe. Diese Entscheidung ist nach dem Text unrichtig. Wer als Reeder so viel aus seiner *fortune de terre* zahlt, mufs die Absicht haben und

wenigstens aus der Zeit vor Entstehung der Forderung abgeschnitten. Das Landgericht will daraus, dafs nach den letzten Beschlüssen der Hamburger Konferenz gesetzlich die Fracht der Reise, aus welcher die Forderung entstanden ist (Art. 759), den Schiffsgläubigern hafte, ein allgemeines Princip auch in betreff des Schiffs dahin ableiten, dafs auch das Schiff so hafte, wie es sich zur Zeit der Forderung befand. Die Protokolle — und zwar auch die Beratungen über die Haftung der Fracht — ergeben aber deutlich, dafs man auch in der Konferenz nie darüber im unklaren war, dafs das Schiff den Gläubigern so gegeben werden müsse „wie es zur Zeit der Exekution liege" (S. 1596, 1601), „ohne Anspruch für Verbesserungen" (S. 1603), dafs es keinen Unterschied mache, ob der Reeder zu einer solchen Verbesserung einen neuen Teil seiner *fortune de terre* oder den Ertrag verwende, den ihm für eine gewisse Zeit die *fortune de mer* einbringe, ob er der See auf einmal durch Ankauf eines besseren Schiffs eine gröfsere Summe anvertraue oder durch nachherige Wertverbesserung dasselbe thue (S. 1605). Dieser Standpunkt in betreff des Schiffs ist in der Konferenz auch dann festgehalten, als man beschlofs, an Stelle der bei Einleitung des Zwangsverkaufs noch nicht eingezogenen Bruttofracht der letzten Reise dem Pfandrecht die Bruttofracht der Reise, aus welcher die Forderung entstanden ist, zu unterwerfen. Gerade bei Begründung dieses Beschlusses wurde ausgeführt: Ausrüstungs- und Verproviantierungskosten, Kosten der Ausbesserung im Heimatshafen gehören mit zu dem „der See anvertrauten" (den Schiffsgläubigern haftenden) Vermögen. Schiff nebst Zubehör ohne jede Einschränkung wird als Seevermögen bezeichnet (Prot. S. 2930, 2931, vgl. S. 2848). Dafs nach Ansicht der Konferenz auch nicht ohne weiteres bezahlte Schiffsschulden (z. B. eine Bodmereischuld) von dem Reeder bei der Schiffsmasse liquidiert werden können (Ehrenberg S. 132), ergeben die Erörterungen Prot. S. 3793 ff. (vgl. unten Nr. 10).

Die Gründe der ihrem Endresultat nach zu billigenden Entscheidung des Reichsgerichts in den Entsch. Bd. 32 S. 5 ff. streifen S. 10 und 11 auch die hier bekämpften Irrtümer (s. unten Nr. 7).

7. Aus der unter Nr. 6 geschilderten wirtschaftlichen Stellung des Schiffsvermögens in dem Vermögen des Reeders ergiebt sich ferner, dafs der Abschlufs von Verträgen zwischen dem Reeder persönlich und dem Schiffsvermögen ausgeschlossen ist. Die Analogie des *peculium* darf hier nicht zu Fehlschlüssen verleiten. Das *peculium* dient nicht den wirtschaftlichen Zwecken des Vaters, sondern denen des Haussohns, welcher

---

darauf gefafst sein, auch den Rest zu decken. Wollte der Reeder das nicht, so mufste er vorläufig Zahlung weigern oder nur gegen Cession (vgl. Text Nr. 10) zahlen. Die Ausbesserung konnte er aufserhalb des Heimatshafens durch den Schiffer beordern lassen und den Betrag der Werft ebenfalls nur gegen Cession zahlen.

mit Hülfe desselben zu einer relativ selbständigen wirtschaftlichen Existenz gelangen soll. Der Betrieb des *peculium* ist nicht wie der Schiffsbetrieb des Reeders nur ein Zweig der Geschäfte einer und derselben Person. Daher ist der Bestand des *peculium* ein festerer, Überschüsse gehen nicht verloren, dienen vielmehr zu seiner Vermehrung. Der Haussohn ist Herr im eigenen Betrieb, der Schiffer nur Vertreter des Reeders. Daher kann der Haussohn auch Verträge mit dem Vater schliefsen, durch welche dieser Gläubiger oder Schuldner des *peculium* werden kann. Das Schiffsvermögen tritt dagegen erst dann als ein Sondervermögen in die Erscheinung, wenn der Reeder den Betrieb aufgiebt und es den Gläubigern überläfst. Führt er in seinen Büchern für sein Schiff ein besonderes Konto, in welchem er dasselbe mit Vorschüssen aus dem Landvermögen belastet und von solchen wieder entlastet, so haben diese Berechnungen nur wirtschaftliche, keine rechtliche Bedeutung. Folgt man auch in betreff der Frage nach der Zulässigkeit des Kontrahierens mit sich selbst der herrschenden Ansicht des Reichsgerichts in Entsch. Bd. 6 S. 11, 7 S. 119 (vgl. auch Motive z. Bürg. G.B. Bd. I S. 224 ff., dagegen Salmann, *Duplex Persona* in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 41 S. 370 ff. und jetzt § 181 B.G.B.) und der dort Genannten, wonach es zulässig ist, dafs der Stellvertreter einer Person für diese mit sich selbst kontrahiert oder dafs ein Stellvertreter zweier verschiedener Personen durch Willenserklärungen, die er als Vertreter jeder dieser Personen abgiebt, einen Vertrag zwischen den von ihm vertretenen Personen zu stande bringen kann, so würde dies doch nicht die Zulässigkeit eines Vertrages des Reeders als „Vertreters“ des Schiffsvermögens mit sich selbst als „Vertreter“ des Landvermögens beweisen. Denn in Wahrheit ist der Reeder in beiden Fällen nicht ein Stellvertreter, sondern immer nur der Reeder selbst, die beiden Vermögensmassen sind nichts als Teile seines Vermögens. Wenn er für den einen seiner Geschäftszweige in der Person des Schiffers einen Vertreter ernannt hat, so wird dadurch die Selbstständigkeit dieses letzteren keine gröfsere (vgl. R.G. Entsch. Bd. 5 S. 59 ff.). Es mufs also fest daran gehalten werden, dafs der Reeder für sein Landvermögen weder mit sich selbst noch mit dem Schiffer für das Schiffsvermögen gültige Verträge schliefsen kann. Das Reichsgericht geht in seinen Ausführungen Entsch. Bd. 32 S. 10 und 11 anscheinend weiter und somit zu weit. Der Reeder kann also durch Verträge mit sich selbst oder mit dem Schiffer nie Schiffsgläubiger werden. Für die Fälle des Art. 757 Nr. 9 ist durch die Bezugnahme auf Art. 452, dessen Eingang lautet:

> *Der Reeder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich u. s. w.*

im Gesetz ausdrücklich diese Beschränkung ausgesprochen (vgl. unten N. 18). Dieselbe gilt nach dem vorstehenden aber auch für die übrigen Fälle des Art. 757, soweit die darin erwähnten Forderungen Verträge voraussetzen. Befrachtet der Reeder also

selbst sein Schiff, so kann er wegen eines von dem Schiffer verschuldeten Verlustes an der Ladung, eine nach Art. 757 Nr. 8 privilegierte Forderung nicht geltend machen, obwohl er nach positiver Bestimmung des Art. 774 Abs. 5 bei Insolvenz der Schiffsmasse übliche Fracht für von ihm selbst abgeladene und nicht in Verlust geratene Güter (Art. 618) vergüten mufs und nach einem in der Hamburger Konferenz bezeugten allgemeinen Handelsgebrauch eine solche auch bei Verteilung in grofser Haverei als ersatzpflichtig und als Ersatzposten in Ansatz kommt (Prot. S. 2943). Wenn aber über die von dem Reeder selbst abgeladenen Güter Orderkonnossemente gezeichnet werden, so stehen die Erwerber dieser Konnossemente Inhabern anderer Orderkonnossemente gleich (Art 653 ff.). Bezieht der Schiffer aufserhalb des Heimatshafens in Notfällen Kohlen oder Proviant aus auswärtigen Niederlagen des Reeders, so entstehen für diesen keine Ansprüche aus Art. 757 Nr. 7 u. s. w. Eine besonders wichtige Anwendung dieses Satzes ist die, dafs der Reeder niemals sich selbst mit der Wirkung als Schiffer anstellen kann (vgl. Prot. 3834 ff.), dafs ihm wegen „Heuer“ ein Anspruch mit dem Privileg aus Art. 757 Nr. 4 zustände. Der Reeder-Schiffer verdient nicht Heuer, sondern er verdient und besitzt nur das, was nach Bestreitung aller Ausgaben (einschliefslich des eigenen Unterhalts an Bord) und Bezahlung der Schulden übrig bleibt. Jedoch gilt alles dies nur von Verträgen des Alleinreeders. — Der blofse Mitreeder ist gegenüber der Reederei stets ein „Dritter“. Auch wenn er entweder als bestellter Korrespondentreeder oder als Inhaber der Mehrheit der Parten ohne ausdrückliche Bestellung als solcher für die Reederei handelt (vgl. Bem. zu Art.458), ist er nur Organ derselben und kann als solches der herrschenden Ansicht (vgl. oben) zufolge auch Verträge mit sich selbst schliefsen[15]. Jedoch müssen diese Verträge in erkennbarer Weise der Reederei gegenüber erklärt sein. Dies ist namentlich wichtig, wenn ein Mehrheitsreeder selbst sich zum Schiffsführer macht. Das Mittel der Erklärung bilden hier häufig Berichte oder Abrechnungen mit den Mitreedern. Fehlt es an einer solchen Erklärung vor dem Zusammenbruch, so wird doch der Regel nach die Folge nur die sein, dafs die Heuer nicht fixiert ist und man wird einem solchen

---

15) Auch nach § 181 B.G.B. wird dies zulässig sein, da er sich die hierzu erforderliche besondere Genehmigung selbst als Majorität erteilen kann. Praktisch bestimmen die skandinavischen Gesetze (§ 24), dafs ein Reeder, der die Befähigung zum Schiffer hat, falls ihm mehr als die Hälfte des Schiffs gehört, sich selbst zum Schiffer bestellen kann, die Lohnbedingungen seiner Bestellung aber in Ermangelung einer Einigung in Schweden von Schiedsmännern (in Dänemark und Norwegen durch das Gericht) festgestellt werden. Bei uns ist der Minorität ein Anfechtungsrecht zu gestatten nach den Grundsätzen R.G.Entsch. Bd. 6 S. 17. Dasselbe Anfechtungsrecht mufs auch bei übermäfsigen Ansätzen für Heuer den interessierenden nachstehenden Schiffsgläubigern zugestanden werden, wenn bei Insolvenz der Schiffsmasse nur sie interessiert sind.

Reeder nach der Regel des § 612 B.G.B. gestatten müssen, eine ortsübliche Heuer zu liquidieren, falls nicht besondere Umstände die Annahme rechtfertigen, dafs er — wie ein Alleinreeder, der sich selbst zum Schiffsführer macht — aufser eigenem Unterhalt an Bord für seine Thätigkeit nur den, auf seinen Teil fallenden, Reedereigewinn erwerben wollte. Macht sich dagegen ein von fremder Mehrheit der Reeder bestellter Korrespondentreeder zum Schiffsführer, wird man — selbst wenn er Mitreeder ist — in Ermangelung einer entgegenstehenden ausdrücklichen Erklärung stets annehmen müssen, dafs er nur gegen Bezug einer Heuer thätig sein wollte [16]).

Der Mitreeder als Schiffer kann bei der Schiffsmasse volle Heuer liquidieren, ihm ist nicht etwa wegen Identität des Gläubigers und Schuldners der auf seine Parten fallende Anteil zu kürzen. Denn soweit er selbst an dem Schiff beteiligt ist, ist eine persönliche Haftung neben der dinglichen von Anfang an gar nicht vorhanden. Von einer Konfusion (vgl. oben Nr. 4) kann also hier keine Rede sein.

8. Dagegen ist nicht unter allen Umständen anzunehmen, dafs ein einmal gültig im Interesse des Schiffs begründetes dauerndes Vertragsverhältnis dadurch unwirksam wird, dafs der eine Kontrahent während der Fortdauer desselben Alleinreeder des Schiffs wird.

Ist z. B. ein Schiffer, der Parten am Schiff besitzt, durch Vertrag mit seinen Mitreedern als Schiffer angestellt, so verliert er seine Rechte aus diesem Vertrag für die laufende Reise nicht dadurch, dafs während der Dauer derselben seine Mitreeder ihre Parten abandonnieren. Denn nach Art. 468 bleiben die letzteren wegen der Kosten der laufenden Reise haftbar und deshalb tritt auch ein Untergang der Forderungen des Schiffers durch Konfusion für die laufende Reise nicht ein. Ebenso verliert ein Mitreeder,

---

16) Jedoch wird man einem solchen Schiffer, der als Reeder selbst den Reedereibetrieb geleitet hat, die Liquidation von Heuer bei dem Widerspruch anderer nachstehender Schiffsgläubiger nur dann gestatten können, wenn er die Reedereirechnungen offen legt und aus diesen sich ergiebt, dafs in den Schiffseinnahmen Deckung für die Heuer nicht vorhanden war. Wenn entweder ausdrücklich in den Reedereirechnungen die Einnahmen auf die Heuer verrechnet sind oder wenn und so weit nach Bezahlung anderer Schiffsschulden zur Deckung der Heuer Bestände in den Händen des Schiffer-Reeders aus den Einnahmen verblieben sind, kann er keine Heuer liquidieren. Das Behalten dieser Bestände mufs einer wirklichen Zahlung der Heuer an ihn selbst gleich geachtet werden, auch wenn in den Rechnungen dies nicht ausdrücklich erklärt ist. Jedoch kann dieser Grundsatz auf die Heuer einer solchen Reise, deren Fracht nach den Art. 759, 774 den Schiffsgläubigern preisgegeben werden mufs, nicht ausgedehnt werden. Wegen der Heuer dieser Reise kann der Schiffer-Reeder in Konkurrenz mit den übrigen Schiffsgläubigern treten, selbst wenn und soweit er aus früheren Reisen Gewinne eingestrichen hat. Dafs der Reeder aus dem Gewinne früherer Reisen zur Deckung jener Heuer noch etwas der „See anvertraut" hat, kann nur bei unzweideutiger ausdrücklicher Erklärung angenommen werden.

der Güter in das Schiff abgeladen hat, seine Rechte als Befrachter nicht dadurch, dafs er während der Reise durch Abandonerklärungen die übrigen Parten des Schiffs erwirbt. Dagegen wird man andererseits annehmen müssen, dafs die Genannten durch freiwilligen Erwerb des Alleineigentums des Schiffs (Kauf, vorbehaltlose Erbschaft) zu einer Zeit, in welcher solche Verträge noch schweben, auch die Rechte aus diesen Verträgen aufgeben.

9. In den Fällen, in denen gesetzlich eine Schiffsschuld ohne Vertrag des Reeders entstehen kann, können dagegen an sich die entsprechenden Schiffsgläubigerrechte auch in der Person des Reeders entstehen, soweit das Gesetz dies nicht ausdrücklich ausschliefst. So kann der Reeder als gleichzeitiger Ladungsinteressent Ansprüche auf Beiträge des Schiffs zur grofsen Haverei erwerben (Art. 757 Nr. 6). Wenn einem in Seenot befindlichen Schiff von einem anderen, demselben Reeder gehörigen Schiff Bergungs- oder Hülfsdienste geleistet werden, so erwirbt der Reeder gegenüber dem notleidenden Schiff den lediglich durch die Dienstleistung (ohne Vertrag) begründeten Anspruch auf Berge- und Hülfslohn (R.G.Entsch. Bd. 32 S. 5 ff.)[17]). Dasselbe gilt, wenn der Reeder in anderer Weise, z. B. durch Bergung vom Lande aus solche Dienste leistet. Wenn dem Reeder durch Verschulden der Schiffsbesatzung bei Ausführung ihrer Dienstverrichtungen ein Schade zugefügt wird, so sind folgende Fälle zu unterscheiden:

a. der Schade betrifft das Schiff selbst, auf welchem die Schiffsbesatzung angestellt ist oder dessen Betrieb, einschliefslich der Fürsorge für von dem Reeder selbst in jenes Schiff abgeladene Güter. In diesem Fall hat der Alleinreeder lediglich einen persönlichen Anspruch an die schuldigen Personen der Besatzung, ein Anspruch als Schiffsgläubiger steht ihm nicht zu, weil Art. 451, 452 Nr. 3, Art. 757 Nr. 10 nur einem „Dritten" einen solchen gewähren, der blofse Mitreeder steht aber auch hier jedem andern „Dritten" gleich;

b. der Schade betrifft *fortune de terre* des Reeders, welche mit dem fraglichen Schiff nicht in Verbindung steht oder ein anderes Schiff desselben Reeders (z. B. im Fall der Kollision zweier Schiffe, die beide demselben Reeder gehören). In diesem Fall ist der Reeder im Sinne der Art. 451, 452, 757 Nr. 10 als „Dritter" anzusehen und es stehen ihm die Rechte

---

17) Ob diese Entscheidung, deren Begründung bereits oben (Nr. 5) in einigen Punkten entgegengetreten werden mufste, richtig ist, hängt davon ab, ob unter der „dritten Person", denen Art. 742 Berge- und Hülfslohn gewährt, auch der Reeder mit befafst werden kann. Das O.L.G. Hamburg hatte dies verneint; das Reichsgericht bejaht die Frage, indem es annimmt, dafs der Ausdruck „dritte Personen" hier nur den Gegensatz zu der Besatzung des notleidenden Schiffs bilde.

eines Schiffsgläubigers gegenüber dem schuldigen Schiff wie jedem Fremden zu[18]).

10. Es ist ferner anzuerkennen, dafs bereits begründete Schiffsgläubigerrechte auf den Reeder übergehen können. Der Reeder kann es vorziehen, statt eine Schiffsschuld zu bezahlen, die entsprechende Schiffsforderung zu erwerben, um der Gefahr vorzubeugen, welche in der Hamburger Konferenz (Prot. S. 3793) hervorgehoben wurde, dafs ihm das Schiff trotz Bezahlung der bekannten Schiffsgläubiger von andern noch unbekannten Schiffsgläubigern ohne Rücksicht auf diese Leistung genommen wird. Die Zulässigkeit einer Übertragung der Schiffsgläubigerrechte auf den Reeder wird freilich in der Konferenz Prot. S. 3794 angezweifelt, aber später (Prot. S. 4186) wird es ausdrücklich für zulässig gehalten, dafs ein Reeder, welcher beschränkt persönlich (mit dem Kaufpreis des veräufserten Schiffs) hafte, bei Befriedigung eines bekannten Schiffsgläubigers „Cession seiner Rechte den übrigen Schiffsgläubigern gegenüber“ verlangen könne, „was erforderlichenfalls ausdrücklich ausgesprochen werden soll“. Soll eine solche Cession in diesem Fall zulässig sein, so ist nicht abzusehen, weshalb dieselbe nicht auch in dem regelmäfsigen Fall, der beschränkten unpersönlichen Haftung mit Schiff und Fracht, zulässig sein soll. So halten denn auch das Obergericht in Hamburg und das O.A.G. in Lübeck (Entsch. in Hamburg. Rechtssachen Bd. 2 S. 171 ff.) die Erwerbung einer Bodmereiforderung seitens des Reeders mit der Wirkung für zulässig, dafs derselbe an die Stelle des Bodmereigebers tritt und dessen Rechte gegen das Schiff geltend machen könne, welche Entscheidung von dem Reichsgericht (Entsch. Bd. 32 S. 11) beiläufig unter Verweisung auf die moderne Eigentümerhypothek gebilligt wird[19]).

11. Die Art der Geltendmachung der Schiffsgläubigerrechte der Reeder ist aber in allen Fällen eine beschränkte. Eine Klage gegen das Schiff kann der Reeder gegen sich selbst oder seinen Schiffer zur Erlangung eines in das Schiffsvermögen vollstreckbaren Schuldtitels nicht anstellen (was Ehrenberg S. 133, 279 unbegreiflicher Weise annimmt). So sind auch die Pekulien-

18) Der Ausdruck „Dritter“ in den Art. 451, 452 bedeutet nicht dasselbe wie „dritte Personen“ im Art. 742 (vgl. vorige Note). Der Ausdruck „Dritter“ bildet hier den Gegensatz zu dem Reeder und seiner Schiffsbesatzung, da der Artikel das Verhältnis des Reeders, welches nach aufsen durch den Schiffsbetrieb entsteht, regeln will. Im Sinne der in Bem. Nr. 5 zu Art 451 erwähnten Entscheidungen ist anzunehmen, dafs wie darnach eine Person der Schiffsbesatzung als „Dritter“ erscheint, sobald sie aufserhalb des ihr zustehenden Wirkungskreises auf dem Schiff in Betracht kommt, so dasselbe auch von dem Reeder gelten mufs, soweit es sich um Gegenstände seines Vermögens handelt, welche zu diesem Schiff in gar keiner von ihm gewollten Beziehung stehen. Sein Risiko würde sonst offenbar gegen die Intention des Gesetzes vermehrt.

19) Dafs dies dann nicht gilt, wenn es sich um eine solche Forderung handelt, wegen deren der Reeder auch persönlich haftet, ist Nr. 4 a. E. ausgeführt.

forderungen des Vaters in seiner Hand, die Rechte aus der Eigentümerhypothek und Grundschuld in der Hand des Grundstückseigentümers nicht klagbar. Möglich ist dagegen unter Umständen eine Klage gegen die Versicherer des Cascos oder der Fracht, soweit es sich um Ansprüche handelt, für welche diese haften, z. B. Berge- und Hülfslohn, Havereibeiträge, Ansprüche aus einem Zusammenstofs (vgl. R.G.Entsch. Bd. 32 S. 5 ff.). Der Reeder wird ferner bisweilen in der Lage sein, sich selbst aus der eingezogenen Fracht der Reise, aus welcher die Forderung entstanden ist, zu befriedigen. Er kann dann gegenüber Ansprüchen anderer Schiffsgläubiger auf Grund der Art. 774 Nr. 4 und 775 seine Schiffsforderung mit zur Geltung bringen. Dasselbe gilt in den übrigen Fällen der beschränkt persönlichen Haftung (vgl. unten Nr. 16). Abgesehen von diesen Fällen kann er nur, wenn andere Gläubiger klagen und zur Vollstreckung schreiten, bei der Zwangsversteigerung des Schiffs beziehentlich bei einem auf Grund der §§ 758 ff. der Civil-Prozefs-Ordnung einzuleitenden Verfahren zur Verteilung hinterlegter Fracht seine Ansprüche liquidieren und kann dann, wenn andere Gläubiger gegen diese Widerspruch erheben, auch durch Klage sein Recht erstreiten. Haben sich andere Schiffsgläubiger die Fracht überweisen lassen, so kann er wie jeder dritte Schiffsgläubiger, der noch nicht im Besitz eines vollstreckbaren Schuldtitels ist, den Frachtschuldner unter Berufung auf sein konkurrierendes Pfandrecht zur Hinterlegung auffordern. Wenn derselbe trotzdem an die übrigen Gläubiger zahlt, so thut er dies auf eigene Gefahr; es kann der Reeder von ihm den Betrag, der auf ihn selbst nach der gesetzlichen Rangordnung entfallen wäre, fordern. Da der Reeder hiernach in den meisten Fällen nur eine defensive Stellung einnehmen kann, so wird ihm leicht die Verjährung drohen. Dieser Gefahr wird er aber im Notfall dadurch ausweichen können, dafs er seine Schiffsforderung an eine dritte Person cediert und diese nunmehr klagend gegen das Schiff auftritt.

Veräufsert der Reeder das Schiff unter Vorbehalt seiner Schiffsgläubigerrechte, so kann er diese nunmehr auch durch Klage gegen den Erwerber oder dessen Schiffer geltend machen [20]).

---

20) Die Stellung der fremden Systeme der Reederhaftung zu den unter Nr. 6—10 erörterten Fragen ist folgende: In den Ländern des reinen Abandonsystems wird angenommen, dafs das Schiff in dem Zustand abandonniert werden müsse, in welchem es sich bei Beendigung der Reise, aus der die Forderung entstand, befand (Lyon-Caën Nr. 224; Jacobs Nr. 71). Daraus wird gefolgert, dafs der Reeder den Mehrwert, welchen das Schiff durch eine spätere Reparatur erlangt hat, nicht mit zu abandonnieren brauche und dafs andererseits seitdem durch neue Reisen entstandene Verschlechterungen, die beim Stillliegen des Schiffs nicht entstanden wären, von ihm zu vergüten seien (Bordeaux 15. Februar 1887; Rev. intern. du droit mar. III p. 416). Diese Praxis bietet für uns keine Analogie, denn einerseits fehlt dort eine dem Art. 777 H.G.B. analoge Bestimmung, andererseits kann dort der Moment des Abandons nicht entscheidend sein, weil dieser ganz von dem Schuldner abhängig ist. Da

12. Die Privatgläubiger des Einzelreeders sind nicht gehindert, Zwangsvollstreckungen in Teile seines Schiffsvermögens

---

dies System ferner rein dingliche Forderungen (selbst in der Bodmerei) nicht kennt, so kann der persönlich (allerdings mit dem Recht des Abandons) verpflichtete Reeder solche nicht selbst erwerben, um bei der abandonnierten Schiffsmasse zu konkurrieren. Jeder Erwerb einer solchen Forderung durch den Reeder .würde den Untergang durch Konfusion zur Folge haben. Ebenso verbietet sich aus demselben Grund, dafs in der Person des Reeders in erster Hand solche Forderungen an das Schiffsvermögen entstehen (wie z. B. Bergelohn, Heuer des Schiffer-Reeders, Forderungen aus Delikten der Besatzung, s. oben Nr. 9 und 10), da der Reeder nicht sein eigener Schuldner sein kann. Die Stellung des Mitreeders, welcher Dritten gegenüber bald solidarisch, bald nur *pro rata* (vgl. hierüber N. 25) haftet, ist eine etwas günstigere. Erwirbt er Schiffsforderungen, so kann er dieselben gegen seine Mitreeder, aber nur abzüglich seiner Rate (auch bei solidarischer Haftung vgl. Motive z. Entw. B.G.B. II S. 166) geltend machen und insoweit auch ein etwa der Forderung zustehendes Pfandrecht an der Schiffsmasse (Privileg). Seine Mitreeder haben ihm gegenüber das Recht des Abandons ihrer Parte wie gegenüber jedem anderen Gläubiger. In demselben Umfang wird er berechtigt sein, in erster Hand durch Vertrag oder aus anderen Gründen Schiffsforderungen zu erwerben. — Das anglo-amerikanische Recht hat im Fall der Bodmerei eine rein dingliche Schiffsschuld, die übrigen Schiffsschulden sind dagegen sämtlich persönliche Forderungen gegen den Reeder, welche einerseits zum Teil durch Pfandrechte (*lien*) an der Schiffsmasse (Schiff und Fracht) verstärkt sind, andererseits zum Teil durch Beschränkung der persönlichen Haftung des Reeders auf bestimmte Summen (England) oder auf den Wert von Schiff und Fracht (Nordamerika) eingeengt sind (vgl. oben N. 4 und 5). Hieraus ergiebt sich, dafs eine Succession des Alleinreeders selbst in Schiffsforderungen nur bei den Bodmereiforderungen möglich wäre und hier zu einer Konkurrenz mit den übrigen (die der englische Richter überhaupt nur bei Bezahlung mit seinem Konsens gestatten würde: The Janet Wilson, Swabey, Adm. Rep. S. 261) führen könnte. Dieselbe hätte aber für den englischen Reeder auch keine Bedeutung, denn er müfste den bei der Schiffsmasse infolge seiner Konkurrenz ausfallenden privilegierten Schiffsforderungen anderweitig (voll oder beschränkt persönlich) gerecht werden. Das Mafs seiner beschränkt persönlichen Verpflichtung bei Schäden bleibt dasselbe, auch wenn er Bodmerei bezahlt oder erworben hat. An dem gesetzlich limitierten Geldbetrag, den er für Schäden zu zahlen hat, darf er selbst wegen eigener Schäden (z. B. Schaden an ihm gehöriger Ladung, an einem beteiligten zweiten, ihm gehörigen Schiff) niemals mit teilnehmen, er wird wegen solcher Schäden lediglich auf den Anspruch gegen den Urheber des Schadens verwiesen (Marsden p. 104). In Nordamerika erstreckt sich die beschränkt persönliche Haftung (oben N. 5) auf den Wert des Schiffs bei Beendigung der Reise; geht dasselbe vor Beendigung der Reise unter, nur auf den Wert des Wracks oder des Geborgenen (vgl. Urteile des federal supreme court aus 1886 City of Norwich, The great Western: United States Rep. Vol. 118 p. 468 und p. 521). Wenn der nordamerikanische Reeder von dem fakultativen Recht des Abandons Gebrauch macht, so mufs er das Schiff so abandonnieren, wie es an demselben Zeitpunkt mit Rechten und Pflichten liegt, ohne Abzüge für das, was er bis dahin bezahlt hat. Dafs ihm jemals gestattet wäre, bei diesen Massen selbst mit den Rechten aus einem von ihm indossierten Bodmereibrief zu konkurrieren, habe ich nicht feststellen können, obwohl dies nach obigem theoretisch möglich sein müfste. Ebensowenig kann er wegen eigener Schäden teilnehmen. In England ist man dagegen geneigt, auf Grund der *sect. 191* der *Merch. shipp. Act* von 1854 (jetzt *sect. 167* der *act* von 1894) dem Master, der gleichzeitig Alleinreeder ist, trotzdem gegenüber einer rein dinglichen Bodmereischuld das *lien* wegen *Wages*, die nach Eingehung dieser Schuld von ihm verdient sind, zu gewähren,

vorzunehmen, sie müssen nur bei der Konkurrenz mit Schiffsgläubigern weichen (Art 779). Bei einer Reederei ist dies anders (vgl. hierüber S. 240).

13. Als Bestandteile des Schiffsvermögens bezeichnet das Gesetz: Schiff und Fracht.

Unter Schiff ist zu verstehen das Schiff in allen seinen Teilen und mit seinem Zubehör (Art. 758), letzteres in dem zu Art. 443 erörterten Umfang, also auch mit Einschlufs des von dem Ausrüster (Art. 477) angeschafften Zubehörs (anders bei dem vertragsmäfsigen Schiffspfandrecht nach § 1265 B.G.B., welcher nicht dem Eigentümer gehörige Zubehörstücke ausschliefst). Das Schiff, auf welches sich die Forderung bezieht, bleibt von dem oben S. 102 fixierten Zeitpunkt an bis zu seinem Untergang verhaftet. Wenn ein Schiff grofse Umbauten erfährt, kann es zweifelhaft sein, ob das umgebaute Schiff noch dasselbe ist oder ob das alte Schiff untergegangen und ein neues entstanden ist (vgl. hierüber Bem. zu § 11 Ges. vom 25. Oktober 1867 oben S. 126). Geht das Schiff als solches unter, indem es in Trümmer zerfällt, so bleiben diese Trümmer als bewegliche Sachen gewöhnlicher Art den Schiffsgläubigern verpfändet (so auch Ehrenberg S. 247), aber das Pfandrecht an denselben ist — wie bei anderen beweglichen Sachen — gegen gutgläubige dritte

---

also ihm zu gestatten, Heuer bei der Schiffsmasse zu liquidieren (vgl. die Legaldefinition des *Master* in sect. 742 der *act* von 1894: *„every person except a pilot having command or charge of any ship*), da ihm dies in dem Fall „William“ (Swabey, Admir. Reports S. 346 ff.) nur deshalb versagt wird, weil er in diesem Fall aus der Bodmerei auch persönlich haftete. Der Richter spricht S. 347 ausdrücklich aus, dafs gegenüber einer rein dinglichen Bodmereischuld er ihm das Vorrecht wegen Heuer — aber nicht auch wegen seiner *disbursements* (Vorschüsse) — gewähren würde. Das *lien* des *Master* wird hier also aufgefafst als ein *ex lege* ohne Vertrag entstehendes (anders bei uns nach Art. 68 Seem.Ordn.: aus den „Dienst- und Heuerverträgen“). Dagegen ist in einem Urteil des *supreme Court* vom 16. November 1893 einem Mitreeder gegenüber seinem Mitreeder – jeder war Reeder zur Hälfte — jeder Anspruch an die Schiffsmasse wegen Heuer abgesprochen, weil in Ermangelung eines ausdrücklichen Vertrags eine solche zu versagen sei, da beide Reeder als Socien (*partners*) anzusehen seien (vgl. Art. 456 N. 9) und diesen ohne Abrede gesetzlich Vergütung für persönliche Dienste versagt sei (Fall „Louise“ Rev. intern. du droit mar. X p. 89). Die Stellung des Mitreeders betreffend, wird in England im übrigen anerkannt, dafs einem solchen, der als *Master* das Schiff führt, das *lien* nicht nur wegen seiner Heuer, sondern auch wegen seiner *disbursements* zusteht („The Feronia“ Adm. & Eccl. Law Reports II S. 65 ff.). Dasselbe mufs in allen anderen Vertragsverhältnissen gelten, die ein *lien* begründen. In Nordamerika wird ebenso dem Mitreeder gestattet, wegen Heuer (*Wages*) das Schiff zu verklagen (*„libel the vessel“*), Desty § 49. Jedoch wird dort angenommen, dafs ein Mitreeder auf die Parten der übrigen Mitreeder dem Schiffer nicht Bodmereidarlehne geben könne (Desty § 48 a. E.). In betreff der *salvage* (Berge- und Hülfslohn) ist es zweifelhaft, ob eine solche, bei dem Standpunkt des anglo-amerikanischen Rechts, wegen Rettung des Schiffs (anders in betreff der Ladung) einem Mitreeder überhaupt wegen seiner *connexion with the ship* zusteht (s. hierüber Art. 742 und wegen der Verhältnisse der anglo-amerikanischen Mitreeder überhaupt Art. 456 N. 9).

Erwerber nicht verfolgbar und endigt auch durch Specifikation (Verarbeitung) oder Verbindung mit anderen Sachen (z. B. es wird aus den Trümmern ein Boot gebaut oder dieselben werden in ein anderes Schiff verbaut), wodurch nach den Regeln des bürgerlichen Rechts Entschädigungsansprüche entstehen können (vgl. § 951 B.G.B.)[20a]). Dieselben Grundsätze gelten in betreff einzelner, von dem Schiff losgelöster Bestandteile, die nicht durch neue ersetzt sind. Wird der Erwerb durch die Seefahrt mit dem Schiff aufgegeben (also z. B. das Schiff als Lagerraum, Hulk verwandt) und dasselbe infolgedessen im Register gelöscht, so bleiben die Rechte der Schiffsgläubiger, welche bis zur Einstellung dieses Betriebs erworben waren, bestehen. Neue Rechte dieser Art können aber nicht mehr entstehen.

Wenn Zubehörstücke nur vorübergehend von dem Schiff entfernt werden, so ändert dies deren Mithaft nicht. Streitig ist aber, ob ein Zubehörstück, welches dauernd von dem Schiff entfernt wird, also aufhört, Zubehör zu sein, auch von den bis dahin begründeten Schiffspfandrechten frei wird. Ehrenberg S. 249 verneint diese Frage, nur mit der Modifikation, dafs nunmehr gutgläubigen Dritten gegenüber das Pfand nicht behauptet werden darf, weil das losgetrennte Zubehörstück nicht mehr den immobilen Charakter des Schiffs (Art. 758) teile; ebenso Schaps zu Art. 443 § 7; dagegen bejahen die Frage Mittelstein S. 44 ff., Kohler, Jahrb. für Dogmat. 26 S. 104 ff. Die Hamb. Konferenz geht (Prot. S. 4167) ebenfalls davon aus, dafs die Pfandrechte an früherem Zubehör des Schiffs erlöschen. Es ist m. E. kein Grund vorhanden, ausdrücklich der von der Konferenz, gerade bei Beratung und Annahme des Antrags, das „Zubehör" des Schiffs als mit haftbar zu bezeichnen (vgl. jetzt Art. 758 Abs. 1), ausgesprochenen Absicht entgegen, eine fortdauernde Haftung anzunehmen. Das Gesetz will den Schiffsgläubigern das Schiff nur in dem Zustand, wie es sich bei der Vollstreckung befindet, überliefern (vgl. die Nachweise oben Nr. 6), also auch nur mit dem dann vorhandenen Zubehör. Der Reeder hat bis dahin völlig freie Verfügung. Er „vertraut der See an", was er auf das Schiff bringt, aber er kann auch seinen Willen ändern. Regelmäfsig wird er bei Entfernung von Zubehörstücken an deren Stelle andere gleicher oder ähnlicher Art auf das Schiff bringen. Ein Reeder, der mehrere Schiffe hat, wird häufig Zubehörstücke zwischen seinen Schiffen austauschen oder er schafft auf einem Schiff Neues an und bringt das Alte auf ein anderes. Handelt es sich um eine absichtliche Ausplünderung eines Schiffs, so ist der Schiffsgläubiger durch andere Rechtsmittel geschützt (*actio doli* auf das Interesse vgl. unten Nr. 20, Anfechtungsklagen gegen dritte, schlechtgläubige Erwerber). Bezüglich des vertrags-

20a) Auch soweit nach bürgerlichem Recht (§ 3 I 16 Preufs. Allg. L.R., § 949 B.G.B.) die Realrechte noch in den Fällen des Textes fortbestehen, haben dieselben doch nur die Natur gewöhnlicher Pfandrechte an beweglichen Sachen, erlöschen also in der Hand gutgläubiger Erwerber.

mäfsigen Schiffspfands bestimmt § 1265 Abs. 2 B.G.B., in Ausdehnung der bei Hypotheken geltenden Vorschriften (vgl. §§ 1121, 1122), dafs Zubehörstücke von der Haftung frei werden, erstens wenn sie vor der Beschlagnahme veräufsert und infolge dessen von dem Schiff vor der Beschlagnahme oder von dem Erwerber zwar nach der Beschlagnahme, aber ohne Kenntnis derselben, entfernt werden, zweitens aber auch dann, wenn die Zubehöreigenschaft innerhalb der Grenzen einer ordnungsmäfsigen Wirtschaft vor der Beschlagnahme aufgehoben wird. Diese Vorschriften lassen sich auf die gesetzlichen Pfandrechte nicht ausdehnen, werden aber meistens zu ähnlichen Resultaten führen, namentlich in dem oben erwähnten Fall des Austausches von Zubehörstücken zwischen verschiedenen Schiffen.

14. Wegen des Umfangs, in welchem die Fracht haftet, ebenso in betreff der Frage, welche andere Einnahmen des Reeders der Fracht gleichzustellen sind, s. Art. 759 bis 761 und 774 mit den Bemerkungen zu diesen Artikeln.

15. Die Versicherungssummen, welche der Reeder erhält, treten im Verhältnis zu den Schiffsgläubigern, nicht an Stelle von Schiff und Fracht. Die Schiffsgläubiger können aber selbst ihr Interesse versichern (Ausnahme Art. 784) vgl. Art. 783, 800. Der Reeder kann auch seinen Gläubigern durch besondere Verpfändung seiner Versicherungspolicen verstärkte Sicherheit geben. Kritik und ausländisches Recht s. Bem. zu Art. 778.

Dagegen treten nach Art. 778 (Näheres Bem. z. d. Art.) in die Mithaft ein: Vergütungen für Aufopferung und Beschädigungen in den Fällen der grofsen Haverei und Ersatzforderungen gegen Personen, welche durch Delikte Schäden oder Verlust an Schiff oder Ladung und dadurch an der Fracht verursacht haben. Dagegen gehören hierher nicht rein kontraktliche Ersatzforderungen des Reeders gegen den Schiffer wegen Verluste und Schäden, welche dieser ohne rechtswidrige Absicht verursacht hat. Nur gewissen Schiffsgläubigern (Bodmereigläubigern Art. 693ff., Reiseinteressenten Art. 479) stehen in solchem Fall gegen den Schiffer direkte Ansprüche zu (vgl. Art. 479 Bem. Nr. 1, Art. 499 Bem. Nr. 2).

Wenn das Pfandrecht am Schiff durch Zwangsverkauf oder Notverkauf erlischt, tritt nach näherer Vorschrift des Art. 767 (Näheres Bem. z. d. Art.) das noch aufsenstehende oder noch in den Händen des Gerichts oder des Schiffers befindliche Kaufgeld an die Stelle des Schiffs und, wenn das Pfandrecht an der Fracht durch Einziehung erlischt, das Frachtgeld, so lange es noch in den Händen des Schiffers sich befindet (Art. 774 Abs. 1).

16. Ist aber das Kaufgeld in den Fällen des Art. 767 in die Hände des Reeders selbst gelangt (z. B. weil sich Schiffsgläubiger nicht rechtzeitig meldeten) oder hat er die Fracht, beziehentlich nach Art. 778 dem Schiffspfand unterliegende Ent-

schädigungen selbst eingezogen, so haben verkürzte Schiffsgläubiger gegen den Reeder nach Vorschrift der Art. 774 Abs. 4, 775, 776, 778 Abs. 4 einen persönlichen Anspruch, soweit sie das nicht erhalten haben, was ihnen nach der gesetzlichen Rangordnung bei rechtzeitiger Geltendmachung ihres Pfandrechts gebührt haben würde.

Denselben persönlichen Anspruch gegen den Reeder haben verkürzte Schiffsgläubiger wegen üblicher Fracht von den Gütern, die der Reeder selbst abgeladen hat (Art. 774 Abs. 1 775).

Neben[20b]) die dingliche Haftung des Schiffsvermögens (Hans. 1883 Nr. 77, R.G.Entsch. Bd. 33 S. 80) tritt endlich im Fall des Art. 777 eine dort näher umgrenzte persönliche Haftung des Reeders, welcher trotz Kenntnis von Schiffsschulden sein Schiff zu einer neuen Reise aussendet. Hat der Reeder die Fracht nicht selbst eingezogen, sondern nur cediert, so tritt ebenfalls neben die dingliche Haftung derselben die persönliche Haftung des Reeders in Höhe der von ihm erhobenen Cessionsvaluta (Prot. S. 4166).

In allen diesen Fällen spricht man von einer beschränkt persönlichen Haftung des Reeders im Gegensatz zu der beschränkt dinglichen Haftung mit dem Schiffsvermögen. Diese beschränkt persönlichen Forderungen geniefsen gegenüber den Privatgläubigern des Reeders keine Vorzugsrechte (Näheres s. Bem. zu den genannten Artikeln).

17. Da das Schiffsvermögen dem vorstehenden nach verschiedene Bestandteile hat, so kann es vorkommen, dafs dieselben sich in verschiedenen Händen befinden. So kann z. B. die Frachtforderung einem Ausrüster (Art. 477) oder Cessionar zustehen, während das Schiff dem Schiffseigentümer gehört. Ebenso kann bei Veräufserung eines Schiffs die Fracht in den Händen des Veräufserers geblieben sein. Die Schiffsgläubiger können sich in solchen Fällen an jedes Objekt nach ihrer Wahl auf das Ganze halten, da jedes Pfandstück unbeschränkt auf das Ganze dem Pfandnexus unterliegt. Von einer Einrede der Teilung (wie man R.G.Entsch. Bd. 33 S. 75 mifsverstehen könnte) ist nicht die Rede. Ob und wie weit den einzelnen Verpflichteten untereinander ein Rückgriffsrecht zusteht, ist nach den Regeln des bürgerlichen Rechts auf Grund des unterliegenden materiellen Rechtsverhältnisses zu beurteilen. Ein solches kann hiernach bald auf das Ganze, bald auf einen Teil, bald gar nicht begründet sein. So wird regelmäfsig der Ausrüster wegen Schiffsschulden aus seinem Betrieb voll regrefspflichtig sein. Wird dagegen eine Fracht vor Antritt der Reise ohne Gewähr cediert und ereignet

20b) D. h. der Gläubiger hat sich auf den persönlichen Anspruch das anrechnen zu lassen, was er aus dem Pfand erhält (vgl. R.G. cit.). Hat er aber einmal selbst aus Art. 777 Anspruch erhoben und demgemäfs Zahlung erhalten, so ist auch das Pfand beseitigt, es sind nicht etwa Nachforderungen zulässig, wenn das Schiff inzwischen verbessert ist. Eine blofse Hinterlegung würde ein Zurückgehen auf den Pfandanspruch nicht ausschliefsen.

sich auf derselben ein Kollisionsschaden, so werden Schiff und Fracht nach den Regeln der Gesamtschuld unter einander nur anteilweisen Regreſs haben. Kommt es hiernach zu einer Teilung, so kann nicht wie bei unbeschränkter Haftung Mehrerer Teilung nach Köpfen (§ 426 B.G.B.), sondern nur eine dem Wert der einzelnen Haftobjekte (Schiff und Fracht) entsprechende Verteilung *pro rata* eintreten, wobei der Wert derselben, der noch wirklich zur Zeit des Angriffs des Gläubigers vorhanden war, zu Grunde zu legen ist. Insoweit kann der zahlende Gläubiger auch Abtretung der Rechte des Gläubigers fordern und auf Grund der Cession das Pfandrecht desselben an dem in den Händen des Mitschuldners befindlichen Schiffsvermögen geltend machen, Windscheid, Pand. II § 298, Pr. A.L.R. § 444 I 5, § 50 I 16, B.G.B. § 426. Ähnliche Grundsätze sind bei dem Ausgleich von Versicherern des Cascos (Schiffs) und der Fracht, welche nach dem Versicherungsvertrage für Ansprüche Dritter an die Schiffsmasse (z. B. Kollisionsschäden) haften, anzuwenden, R.G.Entsch. Bd. 33 S. 67 ff.

18. In den Fällen, in welchen der Reeder an und für sich nur mit Schiff und Fracht, also beschränkt dinglich, beziehentlich unter den Voraussetzungen der Nr. 16 beschränkt persönlich haftet, kann eine Steigerung seiner Haftung als Folge von bestimmten Handlungen eintreten. Es gehören hierher nicht die Fälle, in denen die Haftung des Reeders aus Verträgen sich durch eigenes Verschulden (bei Abschlieſsung oder Erfüllung) in eine unbeschränkt (persönliche) Haftung verwandelt, vgl. unten Nr. 26.

Dagegen gehören hierher folgende Fragen:

19. A. Inwieweit bleibt der veräuſsernde Reeder im Fall einer freiwilligen Veräuſserung des Schiffs den Schiffsgläubigern haftbar?

Die freiwillige Veräuſserung hat an sich auf die Pfandrechte keinen Einfluſs. Es kann nur nach einigen Landesrechten und vom 1. Januar 1900 ab nach Reichsrecht (vgl. die Bemerkungen zu Art. 768) im Fall einer solchen ein Aufgebot der Schiffsgläubiger erlassen werden, durch welches eventuell Präklusionen erfolgen können. Aber thatsächlich kann durch eine Veräuſserung möglicher Weise die Befriedigung der Schiffsgläubiger vereitelt werden, z. B. wenn dieselbe im Ausland und an Ausländer erfolgt. Ehrenberg (S. 298 ff., S. 310 ff.) nimmt nun an, daſs der Gläubiger bei jeder freiwilligen Veräuſserung, sobald durch dieselbe die normale Befriedigung aus dem Schiffsvermögen vereitelt wird, den veräuſsernden Reeder in beschränkter Weise persönlich in Anspruch nehmen könne, selbst wenn die Veräuſserung nicht in böser Absicht oder wenn dieselbe ohne Kenntnis von der Schuld geschah. Hatte der Veräuſserer ohne grobe Nachlässigkeit keine Kenntnis von der Schuld, so läſst Ehrenberg nur auf die Bereicherung haften; hatte der Veräuſserer dagegen Kenntnis der Schuld oder kannte er dieselbe nur aus grober Nachlässigkeit

nicht, so läfst Ehrenberg ihn auf das volle Interesse, d. h. den Anteil des Schiffsvermögens haften, der auf diesen Gläubiger bei Vollstreckung in das Schiffsvermögen entfallen wäre. Ihm haben beigestimmt: Mittelstein (S. 155 N. 1), Schroeder (Goldschmidt Z. Bd. 32 S. 248), dagegen zum Teil Wagner (Handbuch S. 255). Ehrenberg zieht zur Begründung seiner Ansicht die gemeinrechtliche Haftung dessen *qui dolo desiit possidere* heran, welcher nach Analogie der bei der *rei vindicatio* geltenden Grundsätze auch mit der *actio hypothecaria* in Anspruch genommen werden könne (vgl. Dernburg, Pfandrecht Bd. II S. 292, 293).

Meines Ermessens kann aber eine so weitgehende subsidiäre Haftung des Veräufserers nicht angenommen werden. Zunächst ist es unrichtig, dafs sich eine solche unter Anwendung der Vorschriften des gemeinen Rechts von der Haftung dessen, *qui dolo desiit possidere* (vgl. auch § 15 I 15 Preufs. Allgem. L.R., §§ 989 und 990 B.G.B.) ergiebt. Bei der *rei vindicatio* ist der schlechtgläubige Nichteigentümer (derjenige, der eine Sache unredlicher Weise an sich gebracht hat), ein *dolo desinens possidere*, wenn er über die Sache verfügt, indem er dieselbe vernichtet oder weggiebt. Die Haftung desselben entspringt aus dem Delikt, welches darin zu finden ist, dafs er über die Sache verfügt, obwohl er weifs, dafs sie nicht die seinige ist (Windscheid, Pand. I § 193). Wird diese Haftung auch auf das Pfandrecht ausgedehnt, wie im gemeinen Recht in der l. 16 § 3 Dig. 20, 1 geschehen (so auch § 1227 B.G.B., im Preufs. Allg. Landrecht fehlt ein positiver Anhalt für die Ausdehnung des Grundsatzes des § 15 I 15 A.L.R. auf die *actio hypothecaria*, vgl. §§ 118 ff. I 20 Allg L.R.), so ist also auch dem Pfandgläubiger gegenüber nur der ein *dolo desinens possidere*, welcher die Sache unredlich erworben hat und weiter giebt, nicht — wie freilich Dernburg a. a. O. annimmt — auch der gutgläubige Besitzer, welcher trotz Kenntnis eines Pfandrechts über die Sache verfügt, noch weniger der Eigentümer selbst, der in dieser Weise verfügt. Denn diesen Personen steht ja die Verfügung über die Sache zu, sie können also durch die Verfügung an sich kein Delikt begehen (vgl. die Motive zu § 1155 Entw. d. B.G.B. 1. Lesung III S. 809, welche ergeben, dafs hier wohl nur Ansprüche gegen dritte Besitzer gemeint sind, jedenfalls aber auf die Pfandklage die für Ansprüche aus dem Eigentum geltenden Vorschriften nicht unbeschränkt anzuwenden sind). Es ist ferner zu beachten, dafs bei Beratung des H.G.B. positive Anträge abgelehnt sind, welche feststellen wollten, dafs der Reeder im Fall einer freiwilligen Veräufserung unbedingt mit dem Kaufpreis oder in den Grenzen des Art. 777 haften solle, wobei ausgesprochen wurde, dafs diese Anträge eine Rückkehr zu dem Abandonsystem bedeuten würden, nach welchem der Reeder sich nur gegen persönliche Haft schützen kann, wenn er wirklich in der Lage ist, das Schiff den Gläubigern hinzugeben (Prot. S. 4187 ff., 4191, 4197). Hat man nun auch schliefslich die Wirkung der

Veräuſserung der Jurisprudenz überlassen wollen (Prot. S. 4197), so ist doch sicher, daſs die von Ehrenberg angenommene weitgehende Haftung lediglich aus dem Grunde, daſs thatsächlich — wenn auch nicht gewollt — dadurch die Realisierung des Pfandrechts vereitelt wird, den bei der Beratung des Gesetzes zu Tage getretenen Ansichten widerspricht und gesetzlich ohne jeden Halt ist. Die (Prot. S. 4186) in der Diskussion gelegentlich herangezogene Analogie der Haftung des Vaters mit dem Kaufpreis veräuſserter Gegenstände des Pekuliums ist abzulehnen, da den Gläubigern nicht an den Gegenständen des Pekuliums wie hier ein Pfand bleibt. Dagegen ist eine Haftung allerdings auf das volle Interesse des Gläubigers dann begründet, wenn der Eigentümer das Schiff mit dem rechtswidrigen Vorsatz, dasselbe den Schiffsgläubigern zu entziehen, veräuſsert. In solchem Fall liegt, falls die Veräuſserung in gewinnsüchtiger Absicht geschieht, nach der Auffassung des römischen Rechts ein *furtum* vor, vgl. Dernburg, Pfandrecht II S. 8; l. 19 § 6 Dig. 47, 2 l. 61, § 8 l. 66 Dig. eod. l. 16 Cod. 7. 22. Fehlt die gewinnsüchtige Absicht, z. B. wenn der Veräuſserer den Kaufpreis nicht für sich, sondern zur Bezahlung einiger Gläubiger verwendet, aber in der Absicht, andere leer ausgehen zu lassen, so ist doch die *actio doli* begründet. Nach preuſsischem Recht ist ebenfalls nur im Fall des *dolus* ein Anspruch gegeben (§§ 36, 37 I 6 A.L.R.) und auch nach § 823 B.G.B. gilt dasselbe, da eine Verfügung des Eigentümers über seine Sache erst dann „widerrechtlich“ wird, wenn dieselbe in der Absicht geschieht, einen dinglich Berechtigten zu schädigen. Die skandinavischen Seegesetze (§ 273) lassen in verschiedener Gestaltung bei jeder Veräuſserung an einen Ausländer ausdrücklich den Veräuſserer haften.

Es könnte die Frage aufgeworfen werden, ob nicht eine Haftung des Veräuſserers unter Umständen auch aus dem Gesichtspunkt der grundlosen Bereicherung sich begründen läſst. Denke man sich den Fall, daſs der Veräuſserer den vollen Kaufpreis erhalten und seinerseits dem Erwerber gegenüber verpflichtet ist, Schiffsschulden aus seiner Betriebszeit im Regreſswege zu decken, kurz nach der Veräuſserung aber das Schiff auf der Reise, auf welcher es sich bei der Veräuſserung befand, untergeht, sodaſs sich die Gläubiger aus dem Pfand nicht befriedigen können und somit auch eine Regreſsverbindlichkeit an den Veräuſserer nicht herantreten kann. Wird dieser Fall nach Analogie der Veräuſserung einer fremden Sache, welche demnächst in den Händen des Erwerbers vor der Entwährung untergeht, beurteilt, so würde sich nach den Grundsätzen des römischen Rechts (vgl. l. 23 Dig. de R. C. XII 1) allerdings ein Bereicherungsanspruch ergeben, nicht dagegen nach den Grundsätzen des B.G.B., welches einen Bereicherungsanspruch nur dann anerkennt, wenn und soweit der Berechtigte (hier der Schiffsgläubiger) schon durch die Veräuſserung an einen gutgläubigen Dritten sein Recht

verliert (vgl. § 816 B.G.B. und Motive III S. 401), was hier nach Art. 758 H.G.B. nicht der Fall ist.

Ist aber nicht wenigstens aus Art. 777 der Veräufserer beschränkt persönlich haftbar, wenn er bei der Veräufserung Schiffsschulden zwar kannte, dem Erwerber aber nicht mitteilte und dieser nun das Schiff zu neuen Seereisen aussendet? Koch, Kommentar Anm. 41 zu Art. 777 nimmt an, dafs in solchem Fall der Veräufserer stets aus Art. 777 hafte. Er nimmt ferner an, dafs wenn sowohl der Veräufserer wie der Erwerber die Schiffsschuld kannten, beide solidarisch haften. Brabandt (Dissertation: „Freiwillige Veräufserung deutscher Seeschiffe" S. 54 ff.) hat sich dieser Ansicht angeschlossen. Ehrenberg S. 316 hält anscheinend nur den Erwerber für haftbar. In der Hamburger Konferenz sind verschiedene Ansichten zu Tage getreten, welche zu Anträgen führten, die schliefslich zurückgezogen wurden, sodafs der Jurisprudenz die Entscheidung vorbehalten wurde, Prot. S. 2870, 2871, 4191 ff. Da an sich lediglich ein dinglicher Anspruch des Schiffsgläubigers vorhanden ist, so ergiebt sich von selbst, dafs die beschränkt persönliche Haftung nur in der Person des Reeders entstehen kann, der diejenige Handlung vorgenommen hat, welcher das Gesetz die verpflichtende Wirkung beilegt. Das Gesetz legt diese Wirkung aber nicht schon der blofsen Kenntnis der Schiffsschuld, sondern nur dem Aussenden des Schiffs auf eine neue Reise trotz dieser Kenntnis bei. Daraus folgt, dafs nur der Erwerber, der das Schiff trotz dieser Kenntnis aussendet, haftet. Nur er ist auch in der Lage, sich durch Versicherung zu decken. Kennt der Veräufserer Schiffsschulden, so wird er bei ehrlichem Geschäft entweder dieselben aus dem Kaufgeld decken oder dafür sorgen, dafs der Erwerber dieselben in Anrechnung auf das Kaufgeld übernimmt. Offenbar gegen das Princip des Gesetzes würde es sein, ihn neben dem Erwerber wegen der Beiden bekannten und von dem Erwerber übernommenen Schulden weiter haften zu lassen. Übernimmt der Erwerber dagegen eine Beiden bekannte Schuld nicht, so ist aus dem Vertrage der Veräufserer dem Erwerber gegenüber zur Deckung verpflichtet, sodafs dem Erwerber, falls er in Anspruch genommen wird, der Regrefs offen steht. Verschweigt endlich der Veräufserer dem Erwerber eine ihm bekannte Schuld und sorgt er auch nicht für deren Berichtigung, so kann eine dolose Rechtshandlung auf Seiten des Veräufserers vorliegen, welche nach obigen Grundsätzen seine Haftung auf das Interesse dem Gläubiger gegenüber erzeugt, falls dieser sich aus dem Pfand nicht befriedigen kann. Daraus allein, dafs der Veräufserer ohne dolose Absicht es unterläfst, dem Erwerber Schiffsschulden anzugeben und dadurch mittelbar die Entstehung eines Anspruchs aus Art. 777, somit auch eines entsprechenden Regrefsanspruchs gegen sich selbst verhindert, läfst sich ein

solcher Anspruch nicht ableiten. Kein Schuldner ist verpflichtet, den Gläubiger positiv in der Herbeiführung der Thatsachen, die sein Recht begründen, zu unterstützen. Es ist Sache des Gläubigers selbst, durch Klage oder in anderer Weise jedem Reeder sein Recht zur Kenntnis zu bringen. — Eine bloſse Scheinveräuſserung (Veräuſserung an einen Strohmann zur Vermeidung von Ansprüchen aus Art. 777 H.G.B.) ist natürlich ohne alle Wirkung. Wird nach einer solchen das Schiff neu entsendet, so wirkt Art. 777 gegen den Scheinveräuſserer.

20. B. In wie weit macht sich der Reeder durch Verschlechterung oder Zerstörung des Schiffs persönlich haftbar?

Ehrenberg lehrt hier a. a. O. (S. 300 ff., S. 310 ff.), daſs abgesehen von den unten Bem. Nr. 26 behandelten hierher nicht gehörigen Vorschriften über die Folgen eines Verschuldens des Reeders bei der Erfüllung von Verträgen sich in Ermangelung positiven Anhalts eine Haftpflicht nur in den Fällen der Art. 693—694 verbunden mit Art. 696 begründen lasse, also nur gegenüber dem Bodmereigläubiger, nicht dagegen gegenüber andern Schiffsgläubigern, also z. B. nicht gegenüber den Deliktsgläubigern. Die Art. 693, 694 legen dem Schiffer gegenüber dem Bodmereigläubiger gewisse auf Erhaltung des Bodmereigegenstandes abzielende Pflichten auf, und Art. 696 erklärt den Reeder für haftbar, wenn der Schiffer auf seine Anweisung handelte. In diesem Fall haften Schiffer und Reeder für den Schaden, welcher dem Bodmereigläubiger durch Verschlechterung oder Untergang des Pfandes entsteht, also auf das Interesse, persönlich. Aber auch über diesen Fall hinaus haftet der Reeder *ex dolo* (vgl. Nr. 17) jedem Schiffsgläubiger auf das Interesse, wenn er selbst oder durch Andere vorsätzlich den Untergang oder die Verschlechterung des Schiffs veranlaſst. Eine solche vorsätzliche Zerstörung ist nur möglich in dem Bewuſstsein, daſs den Schiffsgläubigern das Schiff als Objekt ihrer Befriedigung entzogen wird. Ist nun auch an sich der Reeder nicht etwa nur als ein Verwalter des Schiffs im Interesse der Gläubiger anzusehen, sondern als Herr zur freien Verfügung berechtigt (Ehrenberg a. a. O. S. 300), so darf er doch seine Gewalt nicht absichtlich miſsbrauchen (vgl. auch Prot. S. 1603). Bei dem Sinken des Wertes der Segelschiffe ist z. B. der Fall nicht selten, daſs ein Reeder, in Kollusion mit dem Schiffer bei relativ hoher Versicherung, sein Schiff auf See dem Untergang aussetzt, um die Versicherungssumme zu erheben. Ein solcher Miſsbrauch macht ihn auch den Gläubigern haftbar (vgl. auch Bem. zu Art. 484 Nr. 1).

21. C. Welchen Einfluſs hat der Prozeſsbeginn auf die Haftung des Reeders?

Ehrenberg a. a. O. S. 151, 299 läſst eine gesteigerte und zwar persönliche Haftung des Reeders durch die Rechtshängigkeit nach der über den Einfluſs des Prozeſsbeginns auf dingliche Klagen, ins-

besondere die Eigentumsklage geltenden Regel des bürgerlichen Rechts eintreten (vgl. Windscheid I § 124 Nr. 1 und 2; Pr. Allg. L.R. I 7 §§ 223—228, 232—240, 243, 244 I 15, §§ 12 ff.; B.G.B. §§ 989, 990, 1227), jedoch mit einigen Einschränkungen und nur soweit es sich um Untergang und Verschlechterung des Schiffs während des Prozesses handelt. Er geht also davon aus, daſs während des Prozesses bis zu einem gewissen Maſse der Reeder die Gefahr zu tragen und den Schaden aus seinem Landvermögen zu erstatten hat. Diese Wirkung soll aber nur bei einem gegen den Reeder selbst geführten Prozeſs, nicht bei einem Prozeſs gegen den Schiffer (Art. 758 Abs. 1) eintreten, da aus dem Verzug des Schiffers wie aus anderen Rechtshandlungen desselben der Reeder nur mit Schiff und Fracht hafte. Ferner läſst Ehrenberg (S. 41, 125, 176, 177) in Zusammenhang mit seiner Theorie der *actio in rem scripta* (oben S. 188—190), den Reeder wegen der Prozeſszinsen und Kosten eines von ihm selbst geführten Prozesses unbeschränkt persönlich haften, in welcher Beziehung ihm das Reichsgericht in betreff aller Kosten und der Zinsen der Rate, welche dem Gläubiger von der Schiffsmasse gebührt (Entsch. Bd. 33 S. 85) beistimmt, wobei letzteres annimmt, daſs der Schiffsgläubiger auſserdem wegen beider Ansprüche nach Art. 763 sein Pfandrecht behalte. Meines Ermessens ist aber irgend eine Steigerung der Haftung des Reeders durch die Prozeſsführung als solche nicht anzuerkennen. Es ist anzunehmen, daſs das Handelsgesetzbuch selbst darüber erschöpfende Bestimmungen getroffen hat, in wie weit — abgesehen von Delikten — durch Vorenthaltung des Schiffs eine gesteigerte Haftung des Reeders den Gläubigern gegenüber eintreten sollte (vgl. oben Nr. 19 und Nr. 20). Diese Vorschriften sind in den Art. 693, 694, 696, 777 H.G.B. enthalten. Soweit diese Vorschriften ihn nicht hindern, kann der Reeder das Schiff in seinem Betriebe ohne gesteigerte Haftung frei benutzen, bis er gerichtlich angehalten wird (vgl. S. 189), dasselbe seinen Gläubigern zu ihrer Befriedigung herauszugeben. Wie die Kenntnis von einer Forderung auf die Haftung des Reeders wirken soll, schreibt Art. 777 vor, dabei wird nicht unterschieden, ob diese Kenntnis durch Klage oder in anderer Weise erlangt ist. Durch diese Vorschrift ist für alle Interessen des Gläubigers gesorgt. Ist der Prozeſs angestrengt, während das Schiff auf der Reise ist, so kann doch bis zur Rückkehr des Schiffs in einen inländischen Hafen thatsächlich die Vollstreckung in das Schiff nicht erfolgen. Durch die Vorschrift des Art. 777 wird der Reeder aber gezwungen, falls er nicht persönlich haftbar werden will, das Schiff nach Beendigung der laufenden Frachtreise zurückkommen zu lassen, es wäre denn seine Absicht, dasselbe im Ausland doloser Weise zu veräuſsern, in welchem Fall Haftung *ex dolo* (vgl. oben Nr. 19) eintreten würde. Geht das Schiff vor Rückkehr in den inländischen Hafen ohne *dolus* des Reeders unter, oder erleidet es ohne *dolus* des Reeders bis dahin Verschlechterungen, so sind dies Folgen des Betriebes, für

welche er — vor wie nach dem Prozefsbeginn — nur in den Fällen der §§ 693 ff. aufzukommen hat (vgl. Nr. 20). Aufserdem steht den Gläubigern das Recht zu, unter Umständen im Wege einstweiliger Verfügung oder des Arrestes Sicherungsmafsregeln zu beantragen. Wären die Regeln von der Haftung des schlechtgläubigen Besitzers anwendbar, so müfste der Reeder auch die seit der Klagezustellung gezogenen Nutzungen (Frachten) herausgeben. Diese Konsequenz zieht Ehrenberg nicht und dieselbe würde auch der positiven Vorschrift widersprechen, dafs die Gläubiger nur Anspruch auf die Fracht der Reise haben, aus welcher ihre Forderung entstanden ist. — Die Prozefszinsen (Zinsen seit der Klageerhebung) sind Verzugszinsen. Soll der Reeder für dieselben haften, weil er Prozefs führt, so ist nicht abzusehen, weshalb er nicht überhaupt für Verzugszinsen persönlich haften sollte. Diese Zinsen und auch die Prozefskosten sind in der That nichts als Erweiterungen der Hauptforderung, auf welche nach ausdrücklicher Vorschrift des Art. 763 H.G.B. das Pfandrecht des Schiffsgläubigers sich ertreckt. Die Prozefsführung an sich kann wenigstens hier nicht als ein neuer selbständiger Verpflichtungsgrund angesehen werden, denn der Prozefs ist eine natürliche Folge der beschränkten Haftung. Der Reeder ist nicht verpflichtet, den Prozefs durch Zahlung aus dem Landvermögen abzuwenden. Will der Gläubiger aber in das Schiff vollstrecken lassen, so mufs er einen vollstreckbaren Titel haben. Der Reeder selbst kann nicht — wie z. B. der Benefizialerbe oder Konkursverwalter — die Zwangsversteigerung des Schiffs beantragen. Dazu kommt, dafs der Reeder doch gerechte Zweifel gegenüber der Forderung haben kann und dafs er wie jeder Andere, ein Recht darauf hat, eine Prüfung durch die Gerichte zu fordern, ohne Gefahr zu laufen, dafür mit Prozefskosten und Prozefszinsen an seinem Landvermögen bestraft zu werden. Will man nicht etwa den Reeder für verpflichtet halten, jedem Gläubiger, der sich meldet, sofort ein notarielles oder gerichtliches Schuldanerkenntnis mit Vollstreckungsklausel (zur Zeit der Entstehung des H.G.B. ein noch unbekannter Ausweg) zu geben, so würde es ihm an jedem Mittel fehlen, ohne Verluste an seinem Landvermögen davon zu kommen (vgl. dagegen N. 20c). Mit solchen Schuldanerkenntnissen brauchen sich die Gläubiger aber auch nicht einmal zu begnügen, weil dieselben gleiche Kraft wie vollstreckbare Urteile nicht haben, da sie einer Anfechtung (z. B. wegen Irrtums, Betrugs) unterliegen. Da ferner die Prozefszinsen von der Klageerhebung bis zur Befriedigung des Gläubigers fortlaufen, d. h. bis zur Verteilung der Schiffsmasse, so würde dies zur Folge haben, dafs der Reeder nicht blofs für die Zeit, in welcher er vielleicht den Prozefs verschleppt hat, sondern auch mindestens für die Zeit bis zur Rückkehr eines auf Reisen befindlichen Schiffs in das Inland und für die Zeit des Verfahrens der Zwangsversteigerung Zinsen aus seinem Landvermögen ohne jeden Grund zahlen müfste.

Es würden also alle Schiffsgläubiger sich durch Prozefs gegen einen zahlungsfähigen Reeder (anstatt einfacher Anmeldnng zu einer schon von anderer Seite beantragten Versteigerung oder Prozefs gegen den Schiffer) diese besonderen Vorteile aus seinem Landvermögen verschaffen können: ein solcher Reeder würde, sobald die Schiffsmasse unzulänglich wäre, sich einer Flut von Prozessen ausgesetzt sehen. Es ist ferner auch nicht abzuweisen, dafs eine verschiedene Wirkung der Prozesse der Schiffsgläubiger, je nachdem dieselben gegen Reeder oder Schiffer erhoben werden, dem Gesetz fern liegt. Art. 764 stellt, ohne einen Unterschied in betreff der Wirkung zu machen, dem Gläubiger die Wahl frei, den Einen oder den Anderen als Vertreter des Schiffsvermögens zu belangen und Art. 763 unterwirft letzteres dem Pfandrecht wegen Zinsen und Kosten ebenfalls ohne Unterschied, ob diese Zinsen und Kosten aus einem Prozefs gegen Schiffer oder Reeder stammen. Der Gläubiger ist also von vornherein auch wegen dieser Nebenansprüche auf Schiff und Fracht verwiesen. Auch § 87 C.P.O. steht nicht entgegen. Wenn das materielle Gesetz eine beschränkte Haft zuläfst, so mufs diese auch für Prozefskosten gelten. Man kann nur dazu gelangen, Mehrkosten, welche durch mutwillige Verschleppung des Prozesses, also durch positive Handlungen des Reeders entstehen beziehentlich Zinsen der Rate des Gläubigers, die ihm dadurch entgehen, dem Reeder persönlich — unbeschadet des Pfandrechts aus Art. 763 — aufzuerlegen. Auch in den Fällen des Art. 777 kann nichts anderes gelten. Das Reichsgericht meint: es trete hier der Grund hinzu, dafs der Gläubiger in dieselbe Lage gebracht werden solle, als wenn der Wert, den das Schiff bei Antritt der neuen Reise hatte, verteilt worden wäre. Das Gesetz sagt aber nicht, dafs man sich diese Verteilung selbst im Augenblick des Antritts der neuen Reise zu denken habe. Der Reeder soll diesen Wert hergeben wie sonst das Schiff, also bei der Vollstreckung, dieser Wert soll nur vor den Gefahren der neuen Reise gesichert sein. Ehrenberg citiert für seine Ansicht (S. 177 N. 13) die französische und englische Praxis. Nach Lyon-Caën Nr. 217, Desjardins II Nr. 293 läfst die neuere französische Praxis aber den Abandon zu, auch wegen der *„accessoires des dettes“*, speciell auch in betreff der *„obligation de payer les dépens de l'instance rendue necessaire pour établir la faute du capitaine“* (Nantes 26. Dezember 1888). Ebenso entscheidet das Handelsgericht Antwerpen (Revue internat. du dr. mar. VIII p. 586). Erklärt der Reeder den Abandon erst in zweiter Instanz, hat er dagegen persönlich die Kosten einer Instanz zu tragen (Marseille 8. April 1870). Die englische Praxis geht dagegen davon aus, dafs die bestimmte Summe pr. ton des Schiffs, auf welchen das dortige Gesetz die Haftung für jeden einzelnen Schadensfall begrenzt, mit Zinsen seit dem Tage des letzteren zu zahlen und nur zur Deckung des Schadens selbst, nicht der Prozefskosten bestimmt sei, welche also besonders zu erstatten seien, Maclachlan

S. 127; Abbott S. 1100 N. a. Diese Praxis bietet für uns keine Analogie[20c]).

22. Verhältnis der beschränkten Haftung des Reeders zu dem Recht des Schiffsgläubigers: Das Gesetz geht von dem Grundsatz aus, daſs in allen Fällen der beschränkten Haftung des Reeders der Gläubiger die Vorzugsrechte eines Schiffsgläubigers (Art. 757 ff.) habe. Aber es gilt nicht der umgekehrte Satz, daſs der Reeder allen Schiffsgläubigern nur beschränkt hafte. Das Vorzugsrecht eines Schiffsgläubigers ist nämlich verliehen:

a. allen solchen Gläubigern, denen der Reeder nur beschränkt haftet,
b. solchen Gläubigern, deren Forderungen sich auf Aufwendungen zur Erhaltung oder Rettung eines Schiffs während der Reise beziehen, Art. 757 Nr. 1—7,
c. allen Ansprüchen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und Reiseeffekten Art. 757 Nr. 8,
d. allen Ansprüchen aus kontraktlichem oder auſserkontraktlichem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung, auch wenn dieselbe zugleich Miteigentümer oder Alleineigentümer des Schiffs ist, Art. 757 Nr. 10.

In den Fällen zu b, c und d kann gleichzeitig eine beschränkte Haftung des Reeders bestehen, es ist dies aber nicht immer der Fall: vgl. im allgemeinen Prot. S. 2844—2848, in betreff der Fälle unter c noch Prot. S. 2322, 2323, 2857 — welche ergeben, daſs ein unbedingtes und von der Art der Haftung des Reeders, sowie davon, ob ihn selbst eine Schuld trifft oder nicht, unabhängiges Schiffspfandrecht den Ansprüchen aus dem Receptum ursprünglich in einem besonderen Paragraphen Art. 501 Pr. Entw. (Art. 551 erster Les.) verliehen wurde, der erst später mit dem Art. 651 (jetzt 757) als Ziffer 8 verschmolzen ist — endlich in betreff der Fälle unter d Prot. S. 3015.

Daraus folgt, daſs dann, aber auch nur dann, wenn keiner der Fälle zu b, c und d vorliegt, also in den Fällen des Art. 757 Nr. 9 die in das Verzeichnis der Schiffsgläubiger (Art. 757) aufgenommenen Forderungen sich mit Ansprüchen beschränkter Haftung des Reeders notwendig decken müssen. Demgemäſs ist anzunehmen, daſs, wenn in den Fällen des Schluſssatzes des Art. 452 der Reeder wegen eigenen Verschuldens oder persönlicher Garantie nicht beschränkt, sondern persönlich haftet, der Gläubiger auch nicht die Rechte eines Schiffsgläubigers aus

---

20c) In Nordamerika kann der Reeder durch Abandon an einen *trustee*, also durch Partikularkonkurs des Schiffsvermögens alles abwenden (N. 5). Thut er dies nicht, wird er persönlich mit Prozeſskosten belastet, mit Zinsen von dem Wert des Schiffs nur nach *discretion of the court* (Wheeler S. 67, 70). Bei einer Revision unseres Seerechts wäre die Zulassung eines freiwilligen Partikularkonkurses des Schiffsvermögens durchaus zu empfehlen.

Art. 757 Nr. 9 hat. Das dort sich findende Allegat des Art. 452 Nr. 1 resp. Nr. 2 ist so zu verstehen, dafs der Schlufssatz des Art. 452 mit allegiert ist. Es ergiebt auch eine Vergleichung der Schlufsredaktion des Art. 757 (651) Prot. S. 4484 mit der früheren Prot. S. 2850, dafs dieselbe in Ziffer 9 lediglich mit den inzwischen beschlossenen Änderungen des Art. 452 (424) Prot. S. 4283 in Einklang gebracht werden sollte. So auch O.L.G. Hamb. 24. Oktober 1887 Hans. VII Nr. 129 (Seuffert Arch. Bd. 43 Nr. 141), Ehrenberg S. 218 N. 150; vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 11 S. 260; a. M. Wagner S. 183, Cosack S. 170.

23. Fälle der beschränkten Haftung: Sehen wir zunächst von dem Fall, dafs der Schiffer auch Reeder ist (unten Nr. 29) ab, so haftet der Reeder in folgenden Fällen nur mit Schiff und Fracht:

a. in den Fällen des Art. 452 Nr. 1 und 2, falls nicht die Ausnahme des Schlufssatzes eintritt, jedoch mit Ausschlufs der Ansprüche aus Dienst- und Heuerverträgen (§ 68 Seem.-Ordn.),
b. in den Fällen des Art. 452 Nr. 3,
c. in dem Fall des Art. 501 (Auslagen des Schiffers),
d. im Fall des Art. 728 (Beiträge zur grofsen Haverei),
e. im Fall des Art. 755 (Berge-, Hülfslohn).

Schliefst der Reeder einen Vertrag über die Höhe des letzteren ab, so kann im Zweifel einer solchen nur die Bedeutung einer Feststellung des Umfangs der dinglichen Verpflichtung, nicht der Ausdruck des Willens, persönlich haften zu wollen, beigemessen werden O.L.G. Hamb. 9. Januar 1893 Hans. XIV Nr. 79.

24. Zu Art. 452 Nr. 1. Der Schiffer besitzt als solcher eine allgemeine Schiffervollmacht, deren Umfang das Gesetz bestimmt (vgl. hierüber Art 495 ff.). Soweit er kraft dieser Vollmacht als Schiffer rechtsgeschäftlich handelt, tritt beschränkte Haftung des Reeders ein. Dagegen haftet der Reeder persönlich, wenn er dem Schiffer für ein einzelnes Geschäft oder mehrere bestimmte Geschäfte oder Gattungen von solcher Specialvollmacht erteilt, solche für ihn als Reeder abzuschliefsen und der Schiffer nunmehr unter ausdrücklicher Bezugnahme auf diese Specialvollmacht als Specialmandatar des Reeders diese Geschäfte abschliefst. Ein solcher Fall steht dem direkten Abschlufs des Geschäfts durch den Reeder gleich. Es ist daher unerheblich, ob die Geschäfte, welche der Reeder so speciell durch den Schiffer abschliefst, innerhalb oder aufserhalb der Grenzen seiner allgemeinen Schiffervollmacht liegen. Auch im ersteren Fall haftet der Reeder aus diesen Geschäften persönlich. Handelt es sich z. B. um Reparaturen des Schiffs im Nothafen, so haftet der Reeder persönlich, wenn er auf Bericht des Schiffers diesen speciell ermächtigt, für ihn d. h. mit seinem persönlichen Kredit diese Reparaturen zu bestellen und der Schiffer nun nicht (was er gesetzlich könnte) „als solcher“, d. h. auf Grund seiner Schiffervollmacht, sondern für den Reeder unter Bezugnahme auf dessen Brief oder Telegramm die Reparatur in Auf-

trag giebt. Gerade um dies auszudrücken, wurden bei der Beratung der Worte „innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht auf Grund besonderer Vollmacht" durch die Worte „kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht unter Bezugnahme auf besondere Vollmacht" ersetzt (Prot. S. 3732). Unrichtig ist es daher, wenn Wagner S. 182, Schaps S. 78, Obergericht Verden in Busch Archiv 38 S. 269 unter „besonderer Vollmacht" nur eine solche verstehen, welche dem Schiffer weitere als seine gesetzlichen Befugnisse verleiht und falls dies nicht der Fall ist, eine Vollmacht fordern, in denen der Schiffer ausdrücklich „zum Abschlufs eines Gewährleistungsvertrags für den Reeder" ermächtigt wird und dieser davon Gebrauch macht. Es mufs nur sorgfältig zwischen einer blofsen Instruktion für den Schiffer, die lediglich interne Bedeutung hat und Vollmacht, für den Reeder abzuschliefsen, unterschieden werden (vgl. Art. 498), welche letztere stets dann vorliegt, wenn sich aus dem Ausdruck oder den Umständen ergiebt, dafs es sich um einen Auftrag des Reeders zum Abschlufs von Geschäften handelt, von dem der Schiffer dem Dritten gegenüber zum Zweck seiner Legitimation als Specialmandatar des Reeders Gebrauch machen sollte. — Hat der Reeder dem Schiffer eine Generalvollmacht erteilt, ihn in allen seinen Angelegenheiten (nicht blofs als Schiffer) zu vertreten, so ist dem Schiffer überlassen, ob er im Einzelfalle als Schiffer ohne Bezugnahme auf seine Generalvollmacht oder für den Reeder persönlich unter Bezugnahme auf dieselbe kontrahieren will. Ersteren Falls verpflichtet er den Reeder nur mit Schiff und Fracht, letzteren Falls persönlich. Ähnlich ist die Sachlage, wenn der Schiffer Vormund des Reeders ist oder wenn er selbst Korrespondentreeder oder Mehrheitsreeder ist (vgl. hierüber unten Nr. 29).

Kontrahiert der Schiffer ohne „besondere Vollmacht" aufserhalb der Grenzen seiner Schiffsvollmacht oder schliefst er ein Geschäft, was er an sich als Schiffer abschliefsen könnte, nicht als solcher, sondern ausdrücklich für den Reeder ab, so liegt Geschäftsführung ohne Auftrag vor. Genehmigt der Reeder das Geschäft, so haftet er aus demselben persönlich. Ob der Reeder, dessen Landvermögen aus Kreditgeschäften des Schiffers bereichert ist, persönlich haftet s. Bem. zu Art. 497.

Über Stellvertreter des Schiffers unten Nr. 28.

25. Zu Art. 452 Nr. 2. In Nr. 2 wird das Gebiet der beschränkten Haftung auf Ansprüche aus der Ausführung von Transportverträgen (einschliefslich solcher, die sich als Bergung oder Hülfeleistung charakterisieren), welche der Reeder selbst abgeschlossen hat, erweitert. Sind diese Verträge von dem Schiffer innerhalb seiner Schiffervollmacht abgeschlossen, so fallen dieselben unter Nr. 1, also ganz und gar in das Gebiet der beschränkten Haftung. Hat er solche Verträge unter Bezugnahme auf besondere Vollmacht des Reeders abgeschlossen, so fallen dieselben wie die

des Reeders selbst oder anderer Organe desselben (Nr. 27) unter Nr. 2. Die Ausführung dieser Verträge ist in das Gebiet der beschränkten Haftung gewiesen, soweit dieselbe zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers, d. h. zu solchen, die ihm ohne Verstofs gegen seemännische Übung übertragen werden (s. hierüber Art. 480 N. 1), gehört, also nicht soweit die Ausführung zu den Obliegenheiten des Reeders oder anderer Organe desselben (Nr. 27) gehört hat. Die Grenzlinie ist in jedem einzelnen Fall zu bestimmen. Sicher gehören zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers alle Handlungen nach Antritt der Reise, aber es kann auch schon die Ausrüstung des Schiffs zur Reise dem Schiffer obliegen und in der Fremde liegt der Regel nach nicht nur diese, sondern auch die weitere Herstellung der Seetüchtigkeit ihm ob. Besorgt der Reeder die Ausführung oder Reparatur selbst oder durch andere Organe (Nr. 27) oder läfst er das Schiff durch einen Andern als den Schiffer ausrüsten, so liegt nicht eine Dienstobliegenheit des letzteren vor. Mufs das Schiff zur Abholung der Ladung eine Zureise in Ballast machen, so fällt diese Reise bereits in den Kreis der beschränkten Haftung. Wird das Schiff aber vor Übernahme der Ladung mit Beschlag belegt und dadurch die Ausführung des Vertrags unmöglich oder ist das Schiff, welches der Verfrachter gestellt, nicht geeignet, die Ladung aufzunehmen, weil es zu klein oder durch die dem Schiffer zu Gebote stehenden Mittel (Schiffskredit) nicht seetüchtig genug für die vertragsmäfsige Frachtreise (Art. 560) hergestellt werden kann oder verwendet der Verfrachter das Schiff überhaupt zu einer andern Reise, so haftet der Verfrachter persönlich. Die Klage des Befrachters gegen den Verfrachter persönlich ist durch den blofsen Nachweis des Vertrages und dessen Nichterfüllung begründet, der Verfrachter mufs zur Abwendung seiner persönlichen Haftung beweisen, dafs im vorliegenden Fall die Ausführung des Vertrags soweit vorgeschritten war, dafs die Ausführung nur noch in dem Kreis der Dienstobliegenheiten des Schiffers lag, dafs er bis dahin seinerseits alles zur Erfüllung des Vertrages geleistet hatte. Hat er dies nicht gethan, so ist es gleichgültig, ob ihm dabei ein Verschulden zur Last fällt, soweit er nach dem Vertrag auch für Zufall einzustehen hat (vgl. Art. 560, 607). Hat er dies gethan, so ist es ebenso gleichgültig, ob bei der in den Kreis der Dienstobliegenheiten des Schiffers liegenden Ausführung eine Person der Schiffsbesatzung ein Verschulden trifft oder nicht, da innerhalb dieses Gebietes die nach dem Vertrage dem Verfrachter obliegende Haftung für Zufall auch nur eine auf Schiff und Fracht beschränkte ist (vgl. Prot. S. 4156—4158, Entsch. des R.O.H.G. XI S. 260 ff. Hans. 1887 Nr. 129).

26. Nach dem Schlufssatz des Art. 452 haftet jedoch in den Fällen der Nr. 1 und 2 der Reeder nicht beschränkt, sondern unbeschränkt:

a. wenn ihn in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft. Würde nach den Nr. 24 und Nr. 25 erläuterten

Bestimmungen des Art. 452 Nr. 1 und 2 an sich nur eine beschränkte Haftung begründet sein, so steht dem Mitkontrahenten frei, seinerseits zur Begründung eines persönlichen Anspruchs des Reeders zu behaupten und zu beweisen, dafs innerhalb des Gebietes der beschränkten Haftung (also in den Fällen der Nr. 2 innerhalb des Bereichs der dem Schiffer zugewiesenen Ausführung, was Schaps §§ 15 und 20 zu Art. 452 nicht gehörig auseinanderhält) den Reeder ein Verschulden trifft, z. B. Verschulden in der Auswahl der Schiffsbesatzung, fehlerhafte Anweisungen und Instruktionen an dieselbe (Art. 479 Abs. 3), eigenes fehlerhaftes Eingreifen. Hieher gehört auch die Seeuntüchtigkeit des Schiffs, wenn dieselbe durch fehlerhafte Anweisung des Reeders erst nach Antritt der Reise eintritt (vgl. R.O.H.Ger.Entsch. Bd. 23 Nr. 5). Der Reeder ist aber auch dann selbst schuldig, wenn er — ohne eigene positive Anweisung — die nach den Umständen ihm mögliche Aufsicht über den Schiffer vernachlässigt, namentlich wenn er übliche und ihm als solche bekannt gewordene Mifsbräuche ruhig bestehen läfst und somit stillschweigend gut heifst (vgl. Urteil des Reichsgerichts vom 6. Februar 1889 und Hans. X Nr. 37, unten Bem. zu Art. 481). Wird dem Reeder ein solches Verschulden bewiesen, so haftet er für den dadurch entstandenen Schaden persönlich, seine beschränkte Haftung wird also nur soweit aufgehoben, als sein Verschulden kausal ist;

b. falls der Reeder die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat und diese persönliche Garantie von dem Dritten angenommen ist. Eine solche besondere Gewährleistung kann der Reeder gleich bei Eingehung des Vertrages oder später übernehmen. Dieselbe beseitigt in jedem Falle in vollem Umfang die Beschränkung seiner Haftpflicht. In den Fällen des Art. 757 Nr. 7 (Kreditgeschäft einschliefslich der Bodmerei) und Art. 757 Nr. 8 (Receptum), bleibt trotz Aufhebung der beschränkten Haftung das Pfandrecht des Schiffsgläubigers bestehen. Jedoch ist zu beachten, dafs die Geschäfte erstgedachter Art eine gleichzeitige Entstehung persönlicher Verpflichtung des Reeders ausschliefsen können (hierüber s. Art. 497, 680, 701).

Dem „Reeder“ ist im Sinne dieser Vorschriften jeder Vertreter oder Gehülfe, der in dem ihm von dem Reeder angewiesenen Wirkungskreis handelt, anzusehen, mit Ausnahme der Schiffsbesatzung (Art. 445) und der Substituten des Schiffers (unten Nr. 27). Anders bei Delikten (vgl. S. 177 N. 2[a] und S. 228).

27. Für die Tragweite von Art. 452 Nr. 1 und 2 ist aber noch wichtig die Frage, in wie fern dem „Schiffer“ im Sinne dieses Artikels andre Personen gleichzustellen sind. Dem „Schiffer“ ist sicher derjenige gleichzustellen, welcher in Ermangelang oder Verhinderung des Schiffers sein Stellvertreter ist (vgl. Bem. zu Art. 483). Unbedenklich ist es ferner, dem Schiffer direkt von ihm ernannte Substituten, z. B. Schiffsmakler, Unternehmer, denen er die Beladung (Stauung) oder

Entlöschung anvertraut, Anstalten, welche in seinem Auftrag die Annahme oder Auslieferung der Ladung besorgen (Lagerhäuser, Quaianstalten, *Dock-companies*, von denen im Frachrecht näher gehandelt werden wird) gleichzustellen, ohne Unterschied, ob er seitens der Reederei an solche adressiert war oder nicht. Zweifel erregen aber die Expedienten der Dampferlinien, welche an den verschiedenen von der Linie berührten Häfen von der Reederei stationiert sind. Diese Expedienten sind bald im Dienst der Reederei stehende Handlungsbevollmächtigte, welche (falls sie nicht besondere weitergehende Vollmachten besitzen) für den Ort, an welchem sie stationiert sind, diejenigen Geschäfte für die Reederei besorgen, welche der Schiffsbetrieb gewöhnlich mit sich bringt (Art. 47 H.G.B.) oder sie sind selbständige Schiffsagenten (Schiffsmakler), welche diese Vertretung in demselben Umfang neben andern derartigen Geschäften von der Reederei übernommen haben. Diese Expeditionen sind durch die grofse Ausbildung des Stückgüterverkehrs in moderner Zeit, welcher derartige Vertretungen fordert, von besonderer Bedeutung geworden. Im grofsen und ganzen ist fast die gesamte Vertretungsthätigkeit des Schiffers auf diese Expeditionen übergegangen, so dafs dem Schiffer, abgesehen von aufserordentlichen Fällen wesentlich nur die technische Schiffsleitung geblieben ist. Die Expedienten nehmen selbständig Güter für ihre Linie zum Transport, bald mit einem bestimmten Schiff, bald mit einem Schiff der Linie, dessen Wahl ihnen bis zu einem gewissen Mafse bleibt (z. B. mit dem Schiff N.N. oder dem folgenden Tourdampfer") an, sie setzen nach Tarifen und Instruktionen des Reeders die Frachten fest, besorgen das Inkasso, sie zeichnen die Konnossemente, und zwar nach bestimmten von der Reederei vorgeschriebenen Formularen, sie bewirken die Ladung und Entlöschung, sie beschaffen Kohlen und sonstigen Schiffsbedarf und veranlassen im Laufe des Betriebes gewöhnlich vorkommende Reparaturen des Schiffs. Sie stehen bei allen diesen Funktionen in steter, ununterbrochener Korrespondenz mit der Reederei und sind imstande, sich jeden Augenblick mit derselben telegraphisch zu verständigen. Üblich ist es meistens, dafs der Expedient bei seinen Bestellungen von Schiffsbedarf das bestimmte Schiff nennt, für welches er bestellt, er selbst führt jedenfalls für jedes Schiff besondere Rechnung und erteilt der Reederei besondere Abrechnung für jedes Schiff. Dies geschieht schon deshalb, weil die Reederei in ihrer Buchführung auch für jedes Schiff ein besonderes Konto hat, um den Gewinn oder Verlust desselben jährlich feststellen zu können. Sehr häufig geht der Expedient in Vorschufs für die Reederei, indem er Schiffsrechnungen bezahlt und ihr in Rechnung stellt. Die Thätigkeit des Schiffers reduziert sich in diesem gewöhnlichen Betriebe darauf, dafs er über die Notwendigkeit von Reparaturen und Schiffsbedarf den Expedienten benachrichtigt und sich mit demselben berät. In aufsergewöhnlichen Fällen, z. B. im Fall einer stärkeren

Seebeschädigung des Schiffs, einer Havarie, handelt der Expedient nicht selbständig; hier kann im Fall der Dringlichkeit der Schiffer kontrahieren, der für solche Fälle die gesetzliche Befugnis immer noch besitzt. Falls aber die Instruktion der Reederei eingeholt werden kann — und dies wird bei unseren Verkehrsverhältnissen fast stets der Fall sein — wird der Expedient auf Grund besonderer Vollmacht der Reederei kontrahieren. Wagner (Seerecht I S. 265, 269, 271) nimmt an, dafs solche von der Reederei bestellte Vertreter bezüglich der Wirkung der von ihnen geschlossenen Rechtsgeschäfte dem Schiffer gleichzustellen seien, „wenn der Inhalt des Geschäfts ein seerechtlicher ist" und dies sei dann der Fall, „wenn die Vornahme derselben zu den gesetzlichen Befugnissen des Schiffers gehört". Soweit trete also die beschränkte Haftung des Reeders mit dem Schiffsvermögen und das Vorzugsrecht des Gläubigers an dem letzteren ein. Nur dann, wenn ganz ohne Bezugnahme auf ein bestimmtes Schiff kontrahiert wäre, würden „die Grundsätze des Seerechts nicht zur Anwendung kommen". Das Oberlandesgericht Hamburg hat sich in einer nicht revisiblen Entscheidung vom 8. November 1887 (Hans. VIII Nr. 128) dieser Auffassung angeschlossen und dieselbe sogar auf die Vertretung des Reeders durch einen von diesem bestellten Schiffsmakler im Heimatshafen bezogen[21]). Es nimmt an, dafs das Resultat dieser Anschauung dem Bedürfnis des Seeverkehrs entspreche, da der Reeder nur dann für die notwendigen Bedürfnisse seines Betriebes Kredit finde, wenn der Dritte wisse, dafs er durch Schiffspfand gesichert sei.

Meines Ermessens ist dieser Standpunkt nicht zu billigen. Ist durch die Änderung der Verkehrsverhältnisse die Stellung des Schiffers verändert, haben andre Personen wesentliche Funktionen desselben übernommen, so könnte dies höchstens ein Grund *de lege ferenda* sein, in betreff der Wirkung ihrer Verträge und sonstigen Handlungen oder Unterlassungen diese Personen dem Schiffer gleichzustellen[21a]). Man kann jedenfalls nicht sagen, dafs die Expedienten oder andre vom Reeder ernannte Vertreter, die auf dem Lande stationiert sind, „Schiffer" im Sinne des Art. 452 sind und es ist ganz willkürlich, sie „Substituten des Schiffers" zu nennen, wenn der Schiffer an ihrer Bestellung ganz unbeteiligt ist und auch weder auf ihre Handlungen einen mafsgebenden Einflufs hat noch imstande ist, sie ihrer Stellung zu entheben oder

21) Der Makler hatte Stauer angenommen, welche für ihren Lohn Schiffsgläubigerrechte beanspruchten. Da die Annahme von Stauern zu den gesetzlichen Befugnissen des Schiffers auch im Heimatshafen zu rechnen sei, wurde ihrem Begehren entsprochen.

21a) Die nordamerikanischen Gesetze von 1851 und 1884 haben diesen Schritt gethan, da sie (vgl. N. 5) persönliche Haftung nur bei *privity* (Verschulden) oder *knowledge* (eigener Kenntnis des Rechtsgeschäftes oder des sonst verpflichtenden Umstandes) des Reeders bestehen lassen, so dafs weder eine solche des Schiffers noch irgend welcher anderen Vertreter (mit Ausnahme der Organe von Gesellschaften, welche deren Person verkörpern s. Text S. 228), persönliche Haftung begründen (Wheeler S. 29, 30). Vgl. auch S. 260.

im Einzelnfall wider ihren Willen selbst zu handeln, statt sie handeln zu lassen. Es ist aber auch die Stellung dieser Reedereivertreter eine wesentlich andere als die des Schiffers: sie sind nicht wie der Schiffer zeitweilig ganz dem Reeder entrückt, sie können weit leichter instruiert, entlassen und durch andere Vertreter ersetzt werden und ihre Befugnisse sind auf den gewöhnlichen Betrieb beschränkt. Reedereien, welche derartige Vertreter bestellen, sind meistens grofse Gesellschaften mit einem bedeutenden Kapital, welches ihnen Kredit verschafft, so dafs sie des Kredits durch Schiffspfand nicht bedürfen, häufig sogar leichter Kredit erhalten, wenn sie mit dem Landvermögen haften. Hat aber — namentlich im Ausland — ein Dritter trotzdem Bedenken, der Reederei zu kreditieren, so wird der Expedient mit seinem Kredit für seine Reederei eintreten oder es wird ausnahmsweise der Schiffer selbst kontrahieren. Zu beachten ist dabei, dafs in den Fällen des Art. 452 Nr. 2 die beschränkte Haftung von selbst eintritt, also namentlich in betreff der Ausführung der Frachtverträge. Will eine Dampferlinie in der That ihre Expedienten nur als „Substituten der Schiffer" rechtlich angesehen wissen, um in allen Fällen der Haftung mit dem Landvermögen aus deren Rechtshandlungen zu entgehen, so wird es ihr nicht schwer sein, dies durch eine besondere Organisation zu erreichen, indem sie nämlich ihre Schiffskapitäne anweist, den Expedienten ihrerseits Vollmachten zu erteilen und dieselben dadurch den Schiffskapitänen unterstellt, so dafs sie deren Anordnungen Folge leisten müssen, von ihnen entlassen werden können und die Schiffer von eigenem Eingreifen in keinem Fall ausschliefsen. Die meisten Gesellschaften werden es aber wohl vorziehen, selbst die Fäden in der Hand zu behalten. Gegen die Auffassung der Dampferexpedienten als Substituten des Schiffers haben sich ausgesprochen: Erk. des Kass.Hofs zu Turin vom 23. August 1887 in *Rev. intern. du droit mar. 1888/89 p. 337,* Lyon-Caën Nr. 204, auch Schroeder, Goldschm. Zeitschr. XXXII S. 248.

28. Zu Art. 452 Nr. 3 Unter dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung ist hier (anders Art. 451) nur das aufserkontraktliche Verschulden (Delikte) zu verstehen, da das Verschulden einer solchen bezüglich der Erfüllung der Verträge des Reeders, deren Ausführung dem Schiffer obliegt, in Nr. 2 mit berücksichtigt ist (Prot. S. 4158ff.). Es tritt also beschränkte Haftung bei solchem kontraktlichen Verschulden der Schiffsbesatzung nicht unbedingt ein, nämlich nicht in den Ausnahmefällen des Schlufssatzes des Artikels. Aber auch bei Delikten der Schiffsbesatzung würde eine Mitschuld des Reeders oder eine selbständige Schuld ihn persönlich haftbar machen. Es ist indessen zu beachten, dafs eine Mitschuld nicht in allen denjenigen Fällen angenommen werden kann, in denen bezüglich der Kontraktsansprüche ein persönliche Haftung begründendes Verschulden des Reeders vorliegen würde (oben Nr. 26), sondern

nur dann, wenn er direkt als Mitthäter, Anstifter oder Gehülfe (§ 830 B.G.B.) erscheint. Hat der Reeder einen Schiffer mit der staatlich vorgeschriebenen Befähigung angestellt, so erscheint nach aufsen und im Sinne des § 831 B.G.B. dieser Schiffer als Geschäftsherr des Schiffsbetriebes (vgl. S. 305 Art. 478 Bem. Nr. 3, Art. 479 Bem. Nr. 6) und daher als für eigene und fremde Fehler (§ 831 B.G.B.) unter Mithaft des Schiffsvermögens (Art. 452 Nr. 3) verantwortlich. Der Reeder haftet persönlich nur für das, was er in eigener Person weifs und will[22]). Der eigenen Person des Reeders sind nur bei Handelsgesellschaften zu ihrer Vertretung gesetzlich berufene Organe (geschäftsführende Gesellschafter, Vorstand) gleich zu stellen, namentlich nicht blofse Aufseher, Expedienten oder Agenten (vgl. R.G.Entsch. Bd. 15 S. 121 ff., 22 S. 259 ff.). Für Verschulden derartiger Unterorgane beschränkt sich die Haftung auf Vertragsverhältnisse.

29. Besonders zu erörtern bleibt die Frage: Ob und wie weit der Reeder, welcher zugleich Schiffsführer ist (Schiffer-Reeder), in den Fällen der Art. 452 Nr. 1 und 2[22a]) persönlich oder nur beschränkt haftet.

Das Gesetz enthält hierüber keine Entscheidung. In der Hamburger Konferenz ist die Frage nur beiläufig gestreift. In der ersten Lesung (Prot. S. 1573) sprach man sich für eine unbedingte persönliche Haftung des Schiffer-Reeders aus. In der zweiten Lesung (Prot. S. 3834 ff.) wurde bei Beratung des Titels „Vom Schiffer" beiläufig ausgeführt, dafs besondere Vorschriften hierüber nicht notwendig seien. Eine beschränkte Haftung des

---

22) Hiernach ist auch die Frage zu entscheiden, ob die Reeder für Schäden persönlich haften, welche durch eine vor Antritt der Reise vorhandene Seeuntüchtigkeit des Schiffs, z. B. aus dadurch verursachten Zusammenstöfsen oder Explosionen, dritte Personen (nicht Mitkontrahenten) erleiden. Art. 560 und die Auswanderungsgesetze (Bem. zu Art. 679) haben nur den Schutz von Mitkontrahenten im Auge. Nach aufsen hat der Schiffer stets die Seetüchtigkeit zu kontrollieren (vgl. Art. 480 Bem. Nr. 2), nicht blofs, wenn die Herstellung derselben zu seinen dienstlichen Obliegenheiten (vgl. Text Nr. 26) gehörte. Auf eine doppelte Kontrolle durch Reeder und Schiffer haben Dritte keinen Anspruch. Der Reeder haftet also nur dann persönlich, wenn er persönlich weifs, dafs er ein seeuntüchtiges Schiff entsendet oder wenn er die Kontrolle amtlicher Besichtiger und des Schiffers vorsätzlich hindert. Die fremden Gesetze unterscheiden meistens in betreff der persönlichen Haftpflicht der Reeder Ansprüche von Mitkontrahenten und Dritten nicht. In England nimmt man an, dafs unter *„actual fault and privity"* (oben N. 4) nur thatsächliche persönliche Kenntnis des Reeders zu befasssen sei (The Warkworth Aspin. V S. 237). In Nordamerika und Frankreich ist man geneigt, unter *„privity and knowledge"* (oben N. 5) beziehentlich *„faute personnelle"* (oben N. 3) der Reeder auch eine solche Seeuntüchtigkeit zu befassen, welche sie bei Anwendung von Sorgfalt vermeiden konnten. Jedoch betreffen die vorliegenden Entscheidungen nur das Verhältnis zu Befrachtern und auch hier hat das höchste Gericht des Staates Newyork (1872) anders (wie in England) entschieden (vgl. Desjardins Nr. 283; Jacobs Nr. 76; Lyon-Caën Nr. 204; Wheeler S. 32 ff. namentlich N. 1).

22a) Für die Fälle des Art. 452 Nr. 3 kann kein Zweifel entstehen: ist der Schiffer-Reeder selbst schuldig, so haftet er stets persönlich; ist nur eine andere Person der Schiffsbesatzung schuldig, so haftet er nur beschränkt.

Schiffer-Reeders wegen eigenen Versehens des Schiffers einzuführen, sei nicht am Platz. Dafs er wegen Versehens der Schiffsmannschaft nur beschränkt hafte, ergebe das Gesetz bereits (wobei zu bemerken ist, dafs unter Versehen [Verschulden] des Schiffers und der Schiffsmannschaft hier nicht nur aufserkontraktliche Versehen, sondern auch Versehen in Vertragsverhältnissen verstanden wurden Art. 424 [452] im Entw. 1. Lesung). In betreff der Haftung aus Verträgen sei zu unterscheiden, ob es sich um Frachtverträge oder andere Verträge, wie Kreditgeschäfte u. dergl. handle. Für erstere beschränkte Haftung des Schiffer-Reeders anzunehmen, sei nicht angemessen, da sich ein Anspruch aus einem Frachtvertrag kaum ohne ein Versehen des Schiffers denken lasse und auch die Erwägung, die hier zur Annahme des Princips der beschränkten Haftung geführt habe, dafs der Reeder seine Interessen einer fremden Person anvertrauen müsse, deren Kontrolle ihm nicht möglich sei, hier nicht zutreffe. Wegen anderer Verträge aber eine besondere Bestimmung aufzunehmen, sei deshalb nicht nötig, weil sie ihrer Wesenheit nach nichts anderes als Bodmereigeschäfte seien und der Schiffer-Reeder, welcher nur beschränkt haften wolle, dies durch Eingehung eines wirklichen Bodmereigeschäfts (vgl. jetzt Art. 700) erreichen könne. Aus Prot. S. 2856 ergiebt sich, dafs dasselbe bei anderen Notkreditgeschäften gelten sollte (vgl. unten S. 231). Von anderer Seite wurde freilich darauf hingewiesen, dafs Härten entstehen könnten, aber es wurde nicht behauptet, dafs die Rechtslage o h n e Einführung neuer Bestimmungen eine andere sein werde. Hiernach ist der Grundgedanke des Art. 452, dafs die beschränkte Haftung des Reeders nur in solchen Fällen eintrete, wo *facta aliena* (d. h. des von ihm verschiedenen Schiffers oder einer anderen Person der Schiffsbesatzung) vorliegen, auch bei besonderer Erörterung der Frage der Haftung des Schiffer-Reeders festgehalten und nur bei der Bodmerei und dieser ähnlichen Notkreditgeschäften eine Ausnahme zugelassen (vgl. auch Prot. S. 3904, 4154).

Andererseits ist aber schon in der Hamburger Konferenz (Prot. S. 2599) anerkannt, dafs der Schiffer-Reeder mit einem Darlehnsgeber (also auch in anderen Rechtsgeschäften) v e r e i n b a r e n könne, dafs er sich nur an das Schiffsvermögen halten könne; ein besonderes Gesetz sei nur nötig, um dem Mitkontrahenten ein dingliches Vorzugsrecht zu geben. Erkennt man dies an, so läfst sich weiter sagen, dafs solche Vereinbarung nicht nur a u s d r ü c k l i c h geschehen kann, sondern auch aus den Umständen als von b e i d e n Teilen s t i l l s c h w e i g e n d gewollt gefolgert werden kann. Als das Gebiet, innerhalb dessen eine solche Präsumtion m ö g l i c h ist, kann aber aus Rücksicht auf die Interessen des Mitkontrahenten des Schiffer-Reeders nur das Gebiet derjenigen Rechtsgeschäfte angesehen werden, aus welchen für den Dritten gesetzlich die Vorzugsrechte eines Schiffsgläubigers selbst dann entstehen, wenn der kontrahierende Schiffer Eigentümer des Schiffs ist. Für den Mitkontrahenten ist dieses Vorzugsrecht ein u n e n t b e h r-

liches Äquivalent für die Aufgabe der unbeschränkten Haftung (vgl. oben Nr. 22). Das Gebiet einer solchen präsumtiven Beschränkung der Haftung liegt also innerhalb der Grenzen der in dem Art. 757 Ziff. 7, Ziff. 8 und Ziff. 10 erwähnten Fälle, während die Fälle des Art. 757 Ziff. 9 von vornherein ausscheiden.

Faſst man nun im einzelnen zunächst die Verträge ins Auge, deren Ausführung im wesentlichen zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers als solchen gehören, also namentlich die Verträge über Beförderung von Gütern und Personen, so steht zuvörderst so viel fest, daſs der Schiffer-Reeder unbedingt für sein eigenes Verschulden persönlich haftet. Dies ergiebt sich aus den Bestimmungen der Art. 478 und 479 über die Haftung des Schiffers als solchen und dem Schluſssatz des Art. 452 über die persönliche Haftung des Reeders[23]). Ebenso ist anzunehmen, daſs der Schiffer-Reeder stets nur beschränkt haftet, wenn er beweisen kann, daſs die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung lediglich von einer anderen Person seiner Schiffsbesatzung verschuldet ist, ohne ein konkurrierendes eigenes Verschulden (z. B. mangelnde Aufsicht, Versehen bei ihrer Auswahl, schlechte Geräte). In einem solchen Fall liegt ein *factum alienum* vor, welches unter Art. 452 Nr. 2 fällt, wie die ursprüngliche Fassung des Art. 424 Nr. 2 Entw. 1. Lesung, der in diesem Punkt durch die spätere Änderung der Fassung nicht eingeschränkt werden sollte (Prot. S. 4159), ergiebt (vgl. auch die oben referierte Erörterung Prot. 3834 ff.). Bliebe man bei diesem Resultat stehen, so würde doch wegen der strengen Vorschriften der Art. 607 und 674 über die Haftung aus dem Receptum die Lage des Schiffer-Reeders gegenüber dem Reeder, der sein Schiff nicht selbst fährt, eine sehr ungünstige bleiben. Der Schiffer-Reeder würde sich von persönlicher Haftung nur dann befreien, wenn er bewiese, entweder, daſs der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt oder aus einem der übrigen im Art. 607 genannten Gründe oder lediglich durch Verschulden eines seiner Schiffsleute entstanden sei. Auch nach § 606 des neuen H.G.B., welcher den Art. 607 abschwächt, müſste er beweisen, daſs der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen ruhte, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewandt werden konnten[23a]). Der Reeder, der sein

23) Fällt sein Verschulden in den Kreis seiner Dienstobliegenheiten als Schiffer, besteht daneben für den Gläubiger das dingliche Vorzugsrecht aus Art. 758 Nr. 8 resp. Nr. 10, welche letztere Bestimmung auch auf kontraktliche Versehen zu beziehen ist (vgl. oben S. 220d).

23a) Bei der Schwierigkeit des Beweises wird die persönliche Haftpflicht aber meistens gerade von der Beweislast abhängen. Die Tendenz der modernen Entwicklung des Seerechts geht offenbar dahin, die Beschränkung der Haftung des Schiffer-Reeders in den Fällen des Verlusts und der Beschädigung von abgeladenen Gütern auf das Schiffsvermögen (Seerisiko) einzuschränken, mit Ausnahme der Fälle eines nachweisbaren persönlichen Verschuldens (vgl. unten N. 25 und 26). Es ist zu wünschen,

Schiff nicht führt, wäre dagegen nur dann haftbar, wenn und soweit ihm ein eigenes Verschulden bewiesen würde. Dies Resultat kann nicht befriedigen und entspricht auch nicht den Anschauungen des Verkehrs. In den meisten Fällen ist es dem Dritten, der mit dem Schiffer-Reeder Frachtverträge schliefst oder sich ihm als Passagier anvertraut, gar nicht bekannt, dafs dem Schiffer das Schiff gehört. Der Schiffer wird — bei der schlechten Lage unserer Segelschiffahrt — häufig erst durch Abandonerklärungen seiner Mitreeder wider seinen Willen Alleineigentümer und, wenn die Zahl der Parten grofs ist, kommt es vor, dafs er selbst im Unklaren darüber ist, ob er in einem solchen Fall bereits sämtliche Parten besitzt oder nicht. Man kann daher der Regel nach annehmen, dafs, wenn weder der Schiffer seinem Mitkontrahenten mitteilt, dafs ihm das Schiff gehöre, noch beide diese Thatsache als eine bereits früher bekannte gegenseitig voraussetzen, ihr wahrer beiderseitiger Wille dahin geht, dafs der Dritte keine weiteren Rechte erwerben wolle und solle, als wenn das Schiff nicht von dem Eigentümer selbst geführt würde. Jedoch wird der Schiffer-Reeder in Ermanglung ausdrücklicher Gegenabrede persönlich haftbar bleiben, sobald es sich um Verpflichtungen handelt, die über Art. 757 Nr. 8 (Receptum) hinausgehen, also z. B. Ansprüche wegen Bruchs eines Frachtvertrags, da hier dem Dritten das dingliche Vorzugsrecht fehlen würde. Setzen dagegen bei Abschlufs des Vertrags beide Kontrahenten die Thatsache, dafs dem Schiffer das Schiff gehört, als gegenseitig bekannt voraus oder tritt diese Thatsache sogar bei Abschlufs ausdrücklich hervor, so wird der Regel nach die beiderseitige Absicht einer beschränkten Haftung nicht präsumiert werden können, zumal dann nicht, wenn der Schiffskredit nur wenig gilt. Im Verkehr mit Orderkonnossementen verpflichtet sich der Schiffer-Reeder gegenüber einem dritten, unbekannten Empfänger. Es ist hier daher stets für beschränkte Haftung zu präsumieren.

Die übrigen Rechtsgeschäfte des Schiffer-Reeders anlangend ergiebt sich folgendes: Soweit dieselben aufserhalb der Zuständigkeit des Schiffers als solchen liegen, ist die unbeschränkte Haftung aufser Zweifel. Handelt es sich um Rechtsgeschäfte innerhalb dieser Zuständigkeit (also die Fälle des Art. 452 Nr. 1 mit Ausschlufs der Fracht-, Transport- und ähnlicher Verträge), so haftet der Schiffer-Reeder — abgesehen von ausdrücklicher Abrede — nur beschränkt:

a. im Fall der Bodmerei nach ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift (Art. 700),

b. auch aus anderen Kreditgeschäften, welche er ausdrücklich in seiner Eigenschaft als Schiffer in Notfällen abgeschlossen hat (Art. 497) und wegen der im Art. 757 Ziff. 7 diesen gleichgestellten

---

dafs dieser Grundsatz bei einer Revision unseres Seerechts auch zum klaren Ausdruck gelange.

Forderungen wegen Lieferungen und Leistungen, welche dem Schiffer als solchem aufserhalb des Heimatshafens ohne Kredit gewährt sind. In diesem Fall gewährt das Gesetz im Art. 757 Nr. 7 auch dann das Vorzugsrecht, wenn der Schiffer Eigentümer des Schiffs ist. Die Ausführungen Prot. S. 2856 ff. lassen erkennen, dafs man nur zwei Fälle unterscheiden wollte, entweder kontrahiert der Schiffer-Reeder in seiner Eigenschaft als Schiffer: dann entsteht für den Gläubiger das Vorzugsrecht Art. 757 Nr. 7, aber kein persönlicher Anspruch, oder der Schiffer-Reeder kontrahiert als Reeder: dann entsteht für den Gläubiger nur ein persönlicher Anspruch, aber nicht zugleich das Vorzugsrecht. Es sollte also der dritte Fall: gleichzeitiges Entstehen eines persönlichen und dinglichen Anspruchs ausgeschlossen sein, ebenso wie bei der Bodmerei.

Über diese Fälle hinaus haftet der Schiffer-Reeder persönlich, da für die präsumtive Annahme einer vertragsmäfsigen Beschränkung der Haftung für den Gläubiger das Äquivalent eines dinglichen Vorzugsrechts fehlen würde, weil Art. 757 Ziff. 9 dasselbe nicht gewährt, wenn der Schiffer Eigentümer ist. Für den Verkehr können hieraus keine Schwierigkeiten entstehen. Es ist dafür gesorgt, dafs der Schiffer-Reeder in Notfällen, in denen er meistens nicht für sich allein, sondern im gemeinsamen Interesse von Schiff und Ladung handelt, nicht gezwungen ist, auf seinen persönlichen Kredit Geschäfte abzuschliefsen[24]). Aufserhalb der Notfälle wird es sich hauptsächlich um solche Dinge handeln, welche regelmäfsig aus den laufenden Frachten gedeckt werden, z. B. Forderungen für Proviant, Kohlen, Löhne der Stauer und Löscharbeiter u. dgl.

Die vorstehende Darstellung weicht von Lewis (2. Aufl. S. 55 ff., vgl. auch in Endemanns Handb. IV S. 48 ff.) ab. Lewis nimmt an, dafs der Schiffer-Reeder nur mit der Ausnahme des Art. 700 stets persönlich hafte (ebenso Cosack S. 172 ff., Mittelstein S. 141 ff.). Sein Grund ist der, dafs das Gesetz nur beschränkte Haftung für *facta aliena* anerkenne. Dagegen nehmen andererseits Ehrenberg (S. 51, 175, 182 ff., 217 ff.), Wagner (S. 258 N. 5), Schroeder (Goldschm. Zeitschr. Bd. 32 S. 248) an, dafs stets dann, wenn der Schiffer-Reeder als Schiffer ohne Klarlegung seiner Reeder-Eigenschaft innerhalb des Vertragskreises des Schiffers handle, beschränkte Haftung anzunehmen sei; „beide Funktionen sind getrennt zu halten". Endlich nimmt Salmann („*Duplex persona* im Handelsrecht", Goldschm. Zeitschr. Bd. 41

24) Mehr fordert Courcy (Questions mar. II S. 116 ff.) auch nicht, er polemisiert nur dagegen, dafs alles dies nach Art. 216 des *Code* nicht möglich ist. Nach derselben Richtung bewegen sich die bei Desjardins II S. 109 mitgeteilten Ausführungen der Motive zu dem nicht Gesetz gewordenen französischen Entwurf von 1867, welcher vorschlug, den Abandon dem Schiffer-Reeder nur dann zu versagen, wenn er sich ausdrücklich persönlich verpflichtet habe. Sie befürchten, dafs der Schiffer-Reeder aus Furcht vor persönlicher Haftung in Notfällen das für das gemeinsame Interesse Notwendige unterlasse.



S. 447 ff.) an, dafs in allen Fällen des Art. 452 Nr. 1 Verschiedenheit der Person des Schiffers und Reeders nicht vorausgesetzt werde, wohl aber in den Fällen des Art. 452 Nr. 2, so dafs dort beschränkte Haftung, hier unbeschränkte Haftung des Schiffer-Reeders anzunehmen sei. Die Begründung ist im wesentlichen rein formaler Natur. Ihm schliefst sich an Schaps S. 80.

Als Schiffer-Reeder wird aber im vorstehenden nur der Schiffer verstanden, welcher Alleineigentümer des Schiffers ist. Lewis will (2. Aufl. S. 56) diesem den Schiffer gleich stellen, der mehr als die Hälfte der Schiffsparten besitzt. Er nimmt an, dafs, „der Wille dessen, dem mehr als die Hälfte des Schiffs gehört, als Reedereibeschlufs gelte". Richtiger Ansicht nach obligiert ein Schiffer, welcher innerhalb der gesetzlichen Befugnisse eines Schiffers handelt, an sich die Reederei nur beschränkt auf Schiff und Fracht, wenn er auch selbst die Mehrheit der Parten besitzt. Ein hierüber hinausgehender Reedereibeschlufs von seiner Seite ist solchenfalls erst dann anzunehmen, wenn eine ausdrückliche Erklärung vorliegt, z. B. wenn er seine Mitreeder berufen und nach Beratung mit ihnen beschlossen hat, oder wenn er einen von ihm allein gefafsten Beschlufs seinen Mitreedern mitgeteilt hat, welche dann in den Fällen des Art. 468 H.G.B. abandonnieren können. Aber auch ein solcher Reedereibeschlufs wirkt erst dann nach aufsen, wenn derselbe dem Dritten gegenüber erklärt ist. Handelt der Schiffer, welcher die Mehrheit der Parten besitzt, dagegen aufserhalb der gesetzlichen Befugnisse des Schiffers, so erklärt er eben dadurch, dafs er als Reedermehrheit handle und handeln wollte, er verpflichtet dem entsprechend sich und die Mitreeder unbeschränkt dem Dritten gegenüber [25] [26]).

---

25) Aus fremden Seerechten sei über die Rechtsstellung des Schiffer-Reeders folgendes mitgeteilt: Frankreich (Art. 216 in der Fassung der Novelle von 1841), Belgien (Art. 7), Italien (Art. 491), Rumänien (Art. 502), Mexico (Art. 672) gestatten den Abandon nicht dem Schiffer, der entweder der Alleineigentümer oder Miteigentümer des Schiffs ist, lassen aber im letzteren Fall ihn doch nur *pro rata* seines Anteils am Schiff persönlich haften. In Frankreich hat das Gesetz vom 12. August 1885 diese Grundsätze nur in betreff der Kosten einer Beseitigung der Wracks aus dem Fahrwasser und einer Ausbesserung beschädigter Hafenanlagen modifiziert: in diesen Fällen ist auch dem Schiffer-Reeder (der persönlich nicht schuldig ist) Abandon gestattet. Finnland (Art. 17) räumt dem Schiffer, der nur Miteigentümer ist, das Abandonrecht unbedingt ein, versagt dasselbe aber dem Schiffer, der Alleineigentümer des Schiffs ist. Im übrigen kennt das Abandonsystem keine Beschränkung der Haftung des Schiffer-Reeders, was Argentinien (Art. 881) ausdrücklich ausspricht. Nach den neueren Gesetzen von Grofsbritannien und Nordamerika (vgl. oben N. 4, 5 und 21[a]) bleibt dagegen die Haftung des Alleinreeders oder Mitreeders für Verlust und Beschädigung von Gütern und Personen eine beschränkte, auch wenn er das Schiff selbst führt; er haftet nur persönlich aus ihm nachgewiesenem eigenem Verschulden und soweit er in seiner Eigenschaft als Schiffer auch dann haften würde, wenn er selbst keinen Anteil am Schiff hätte (*Merch. sh. act* von 1894 *sect. 503, 508*).

26) Das Binnenschiffahrtsgesetz bezieht (§ 4) seine Vorschriften über beschränkte Haftung nicht auf den Schiffseigner, der selbst das Schiff

Art. 453 [1]).

Dieser Artikel ist aufgehoben und ersetzt worden durch den § 68 der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872, welcher zwar die Regel des Art. 453, nicht aber die Ausnahmen desselben aufgenommen hat. Der § 68 bestimmt nämlich:

Der Reeder haftet für die Forderungen des Schiffers und der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich.

Neues H.G.B. § 487 lautet:

Der Reeder haftet für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich.

Durch die Aufnahme des Wortes „Schiffsbesatzung" anstatt „Schiffsmannschaft" wird der Kreis der Berechtigten nicht nur — wie schon bisher — nach § 3 Nr. 2 Seem.-Ordn. auf die aufser der eigentlichen Schiffsmannschaft dauernd auf dem Schiff angestellten Personen, sondern auch auf die nur vorübergehend im Schiffsdienst angestellten Personen (Art. 445) erweitert. Dies übersieht die „Denkschrift z. d. Entw. eines H.G.B." S. 278.

Der Grundsatz des § 68 der Seem.-Ordn. und des an dessen Stelle vom 1. Januar 1900 an tretenden § 487 des neuen H.G.B. bildet eine Ausnahme von der Bestimmung des Art. 452 Ziffer 1 H.G.B.; denn die Abschliefsung von Heuerverträgen mit der Schiffsmannschaft gehört unter allen Umständen zu den gesetzlichen Befugnissen des Schiffers (Art. 495 Abs. 2). Wenn trotz-

führt, mildert aber die hiernach also principiell eintretende unbeschränkte Haftung desselben durch die ausdrückliche Vorschrift, dafs ein solcher „für einen durch fehlerhafte Führung des Schiffs entstandenen Schaden" beschränkt hafte, „es sei denn, dafs ihm eine bösliche Handlungsweise zur Last fällt".

1) Der Artikel lautete: *Der Reeder haftet für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern zugleich persönlich.*

Wenn jedoch das Schiff dem Reeder ohne sein Verschulden vor Vollendung der Reise verloren geht, insbesondere

wenn es verunglückt,

wenn es als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemniert (Art. 444) und in dem letzteren Falle ohne Verzug öffentlich verkauft wird,

wenn es geraubt wird,

wenn es aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt wird,

so haftet der Reeder für die Forderungen aus der nicht vollendeten Reise oder, sofern dieselbe aus mehreren Abschnitten besteht, für die Forderungen aus dem letzten Reise-Abschnitt nicht persönlich.

Der letzte Reise-Abschnitt beginnt in dem Hafen, in welchem das Schiff zuletzt Ladung eingenommen oder gelöscht hat, und mit dem Zeitpunkt, in welchem mit dem Laden der Anfang gemacht oder die Löschung vollendet ist. Ein Nothafen wird als Ladungs- oder Löschungshafen im Sinne dieser Vorschrift nicht angesehen.

Der Reeder ist in keinem der vorgenannten Fälle befugt, die etwa gezahlten Handgelder und Vorschüsse zurückzufordern.

dem eine Ausnahme statuiert ist, so ist dies lediglich aus Nützlichkeits- und Humanitätsrücksichten zu erklären. Von diesem Standpunkt aus hatte der preufsische Entwurf Art. 406 Abs. 2 und 3 die unbedingte persönliche Haftung des Reeders für die Forderungen der Schiffsbesatzung an Heuer, Reisekosten und Entschädigung ausgesprochen. In der Hamburger Konferenz suchte man die gedachten Rücksichten mit der dem Princip des älteren Rechts (und der meisten neueren Rechte): wenn das Schiff verloren, geht auch die Heuer verloren, zu Grunde liegenden Erwägung, „dafs das Schiffsvolk ein grofses eigenes Interesse an der Erhaltung des Schiffs haben und selbst Gefahr laufen müsse, so lange das Schiff in Gefahr sei" zu vereinigen, indem man den Reeder für den Fall, dafs ihm das Schiff ohne sein Verschulden vor Vollendung der Reise verloren ginge, „für die Forderungen aus der noch nicht vollendeten Reise, oder, sofern dieselbe aus mehreren Abschnitten besteht, für die Forderungen aus dem letzten nicht persönlich", sondern nur mit Schiff und Fracht haften liefs; demselben aber zugleich das Recht, „die etwa gezahlten Handgelder und Vorschüsse zurückzufordern", ausdrücklich absprach (Art 453 H.G.B.; vgl. Prot. S. 1617—1624, S. 1649—1652). In den Motiven zur Seemannsordnung (S. 55—57) hat man von den beiden hervorgehobenen Zweckmäfsigkeitsrücksichten wieder den ersteren für den überwiegenden gehalten und die Bestimmung lediglich im Interesse der Schiffsleute getroffen [2]).

2) Die fremden Seerechte treffen gleichfalls in betreff des Haftens des Reeders für die Heueransprüche der Besatzung vielfach Bestimmungen, die zum Teil den allgemeinen Regeln nicht konform sind. Vollständig mit § 68 der R.Seemanns-O. stimmen überein Finnland (Art. 17), ebenso Dänemark, Schweden, Norwegen (§ 7). Für England hat die *Merchant Shipping Act* von 1854 mit Rücksicht auf das früher geltende Princip *the freight is the mother of wages* (vgl. Maclachlan S. 228) den Satz aufgestellt (*sect. 183,* jetzt *Act* von 1894 *sect. 157*): *No rigth to wages shall be dependent on the earning of freight.* Nur in einem Falle verliert der Schiffsmann seinen Heueranspruch. Es heifst nämlich in derselben *sect.: but in all cases of wreck or loss of the ship, proof that he has not exerted himself to the utmost to save the ship, cargo and stores shall bar his claim.* Ebenso Nordamerika (Gesetz 7. Juni 1872). In beiden Ländern haften die Reeder für die Heuer stets persönlich. — In der französischen Theorie und Praxis gehen die Meinungen hinsichtlich der Haftung des Reeders für die Heuer auseinander. Die herrschende Ansicht ist folgende: Sind die Schiffsleute am Wohnorte des Reeders geheuert, so steht diesem in betreff der Heueransprüche kein Abandonrecht zu, da nach dem Gesetz — *Code de comm.* Art. 223 — die Mitwirkung des Reeders zu präsumieren ist (Bédarride I N. 298; Desjardins II S 78, die bei Ruben de Couder I S. 413 N. 72 Cit.; Lyon-Caën Nr. 210); wohl aber wenn dieselben aufserhalb des Wohnorts geheuert sind (Lyon-Caën Nr. 209). Für jeden dieser Fälle ist jedoch auch die entgegengesetzte Meinung vertreten. Einerseits wird zuweilen dem Reeder das Abandonrecht stets abgesprochen, auch bei den in der Fremde geheuerten Schiffsleuten, so namentlich von einer — wie es scheint — konstanten Praxis des Tribunals von Marseille. Andererseits räumen demselben einige Schriftsteller das Abandonrecht auch in betreff der an seinem Wohnorte eingegangenen Heuerverträge ein, wenn der Reeder dem Abschlufs des Vertrags fern geblieben ist; so Laurin (bei

Unter die Vorschrift des § 68 S.O. fallen aber nur die direkten Ansprüche auf Heuer oder sonstige Bezüge wie Gewinnanteile § 69 S.O., die Wagner S. 183, Ehrenberg S. 179 mit Unrecht ausschliefsen, da die Vorschrift, dafs solche nicht als „Heuer" gelten sollen, nur für Berechnung der nach der „Heuer" laut des Gesetzes zu bemessenden Entschädigungen und Strafen Bedeutung hat, vgl. Schroeder, Goldschmidt Zeitschr. Bd. 32 S. 245, ferner Ansprüche auf Zurückbeförderung und Verpflegung in Fällen der Krankheit und Verwundung, welche im H.G.B. (in betreff des Schiffers) und der Seem.-Ordn. (in betreff der Schiffsleute) genannt sind, endlich auf Entschädigung (Belohnung) im Fall der Tötung (§ 51 S.O.). Weitere Schäden (Tötung, Verwundung, Verlust der Habseligkeiten), die durch Verschulden des Schiffers oder der Mitbesatzung entstehen, fallen nicht darunter (vgl. Art. 480 Bem. Nr. 2), sondern lediglich unter Art. 451, 452 Nr. 3, 757 Nr. 10.

Der Schiffsbesatzung (nicht nur Schiffer und Schiffsmannschaft) steht wegen derselben Forderungen, die § 68 S.O. betrifft, das Pfandrecht aus Art. 757 Nr. 4 H.G.B. zu.

Ansprüche wegen weiterer Schäden aus eigenem Verschulden des Reeders (vgl. Art. 480 Bem. Nr. 2) fallen weder unter § 68 S.O. noch unter Art. 757 Nr. 4 H.G.B. Wegen dieser Schäden haftet der Reeder nur persönlich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen.

Art. 454.

Die übrigen Fälle, in welchen der Reeder nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht haftet, sind in den folgenden Titeln bestimmt.

Cresp I S. 626—629, während er sich S. 635 wieder der herrschenden Meinung anzuschliefsen scheint) und Ruben de Couder (I S. 413 N. 72bis). Für den Fall des Verlustes des Schiffs und der Ladung trifft dann der *Code de comm.* noch eine Reihe von Bestimmungen. Geht beides verloren, so verlieren die Schiffsleute jeden Heueranspruch (nach der Jurisprudenz jedoch nur für den letzten Reiseabschnitt, indem die verschiedenen Reiseabschnitte — *voyage d'aller, voyages intermédiaires, voyage de retour* — als besondere Reisen betrachtet werden; s. Caumont S. 682). Nur die erhaltenen Vorschüsse brauchen sie nicht zurückzugeben (Art. 258). Sind Teile des Schiffs oder Güter gerettet, so bekommen die Schiffsleute Zahlung der bereits verdienten Heuer, soweit dieselbe aus den Schiffsüberresten und an zweiter Stelle aus der für die Güter gezahlten Fracht erfolgen kann (Art. 259). Diese Vorschriften sind aber in Frankreich durch ein Gesetz vom 12. August 1885 abgeschafft, ebenso in Belgien durch den *Code* von 1879 (Art. 54). Die Heueransprüche bis zum Verlust des Schiffs bleiben nach diesen neuen Gesetzen unberührt. Nur ordnen dieselben eine durch den Richter zu arbitrierende Herabsetzung der Ansprüche der Schiffsleute an, wenn dargethan wird, *qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir, pour sauver le bâtiment* (in Frankreich auch: *les passagers et les marchandises*). Auch diese Gesetze bestimmen aber, dafs Vorschüsse nicht zurückzuzahlen sind. Die alte Regel des *Code* (Art. 258 und 259) gilt dagegen noch in Holland (Art. 418), Italien (Art. 535), Rumänien (Art. 545), Spanien (Art. 643), Portugal (Art. 528), Chile (Art. 948), Mexico (Art. 718), Argentinien (Art. 1004—1006).

Neues H.G.B. streicht diesen Artikel als entbehrlich.

Der Artikel weist darauf hin, dafs die persönliche Haftung des Reeders im Seerecht die Regel bildet. Die Fälle, in denen diese persönliche Haftung des Reeders nicht Platz greift, sind in den Bem. zu Art. 452 Nr. 23 verzeichnet.

Art. 455.

Der Reeder als solcher kann wegen eines jeden Anspruchs, ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet, vor dem Gerichte des Heimatshafens (Art. 435) belangt werden.

Neues H.G.B. § 488 übereinstimmend.

Wie die Handelsniederlassung die Grundlage der geschäftlichen Thätigkeit des Kaufmanns bildet, so das Schiff die des Reeders. Das Schiff hat, wenn man diesen Ausdruck zulassen will, sein Domizil („Quasidomizil": Goldschmidt, H.R. II S. 5 N. 8) in dem Heimatshafen. Es ist daher durchaus korrekt, hier auch den Gerichtsstand des Reeders als solchen, d. h. in allen Angelegenheiten, welche sich auf den Reedereibetrieb beziehen, anzunehmen[1]). Vgl. Art. 475.

Schreibt ein ausländisches Gesetz für Ansprüche aus dort geschehenen Handlungen (wie z. B. Bergung und Hülfeleistung) einen ausschliefslichen Gerichtsstand vor, so bleibt für das Inland doch die Vorschrift des Art. 455 mafsgebend (vgl. R.O.H.G. Entsch. Bd. 22 N. 21). Wenn der Reeder das Schiff veräufsert, so bleibt der Gerichtsstand aus Art. 455 wegen persönlicher Ansprüche aus den in seiner Besitzzeit geschlossenen Verträgen begründet, soweit sich dieselben auf ein bestimmtes Schiff beziehen O.L.G. Hamburg 12. Mai 1890 (Hans. XI Nr. 75).

Das Gesetz sagt: der Reeder kann, nicht aber er darf nur vor dem Gericht des Heimatshafens belangt werden. So kann denn ein Schiffsgläubiger, welcher sein Pfandrecht am Schiff geltend macht, die Klage, auch wenn er dieselbe gegen den Reeder richtet, da anstellen, wo sich das Schiff gerade befindet (Hermann und Hirsch, Samml. Nr. 117; H.G.Z. VIII Nr. 103, 105).

Inwiefern der im Art. 455 ausgesprochene Grundsatz eine Modifikation durch den § 39 der Strand.-O. erleidet, darüber s. die Ausführung zu diesem Paragraphen.

Art. 456.

Wird von mehreren Personen ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet, so besteht eine Reederei.

---

1) Dieser Grundsatz wird auch von französischen Juristen adoptiert. So von Cresp-Laurin I S. 63, 280; Desjardins I S. 86, und — wie es scheint — auch vom Handelsgericht zu Marseille in einem Erk. vom 1. August 1866.

Der Fall, wenn das Schiff einer Handelsgesellschaft gehört, wird durch die Bestimmungen über die Reederei nicht berührt.

Neues H.G.B. § 489 übereinstimmend.

1. Mehrere Personen, die ein ihnen zusammen gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwenden, können in sehr verschiedenartigen Rechtsverhältnissen stehen. Sie können, worauf der Artikel ausdrücklich hinweist, eine Handelsgesellschaft bilden, und zwar eine Aktiengesellschaft — und die grofsen Transport- (namentlich Dampfschiffahrts-) Gesellschaften sind dies durchweg —, eine Kommanditgesellschaft, eine offene Handelsgesellschaft. Eine solche steht alsdann unter dem Recht der betreffenden Gesellschaftsform. Im Seerecht aber erscheint eine derartige Gesellschaft als Einzelreeder. Eine Reederei (früher auch wohl Mascopei genannt) liegt vor, wenn ein Schiff mehreren Personen[1]) gehört und von ihnen zum Erwerb durch Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet wird, vorausgesetzt, dafs diese Personenmehrheit in ihrer Eigenschaft als Eigentümer des Schiffs keine Handelsgesellschaft bildet. Dieses gemeinsame Eigentum mehrerer Personen kann von Hause aus an dem Schiffe bestanden haben oder erst später entstanden sein, in der Weise, dafs das einer einzigen Person gehörige Schiff auf die mehreren Erben derselben überging, welche Fortsetzung des Betriebs beschliefsen (unten Nr. 3) oder von derselben zum Teil an eine oder mehrere Personen veräufsert wurde.

Hierbei wird das Schiff in eine gröfsere oder kleinere Anzahl ideeller Teile (Schiffsparten) zerlegt. Die Gröfse und demgemäfs die Zahl der bei einem Schiffe anzunehmenden Parten hängt lediglich von dem Willen der Eigentümer des Schiffs ab. Daher variiert dieselbe aufserordentlich und steht durchaus nicht im Verhältnis zu der Gröfse des Schiffs. Gerade bei kleinen Schiffen von 200 bis 300 Tons ist die Zahl der Parten nicht selten eine aufserordentlich grofse; 100, 120 Parten kommen bei solchen Schiffen sehr häufig vor und selbst 360 und noch mehr Parten sind, namentlich bei mecklenburgischen Schiffen, gar nicht selten[2]); während umgekehrt grofse Schiffe, die einer Reederei gehören, oft in 4 und noch weniger Parten geteilt sind. Die Zahl der Parten ist übrigens nicht immer der der Mitreeder (auch nicht der ursprünglichen) gleich; wenn die Partenzahl sehr grofs ist, ist die Zahl der Miteigentümer meistens viel geringer, obwohl 30 bis 40 und noch mehr Miteigentümer recht häufig vorkommen. Es kann nämlich ein Reeder ebenso wohl eine grofse Anzahl von

1) Diese brauchen übrigens nicht notwendigerweise physische Einzelpersonen zu sein. Es kann auch einer Aktiengesellschaft oder einer anderen Handelsgesellschaft eine Schiffspart oder eine Anzahl von Schiffsparten gehören.

2) In einem bekannt gewordenen Falle zerfiel das Schiff von etwas über 200 Tons in 5040 Teile, der mindestbeteiligte Reeder hatte 21 Parten, der höchstbeteiligte 1134.



Parten, als auch nur eine resp. einen Teil ($1/2$, $1/3$, $2/3$, $1/4$, $3/4$, $1/8$ u. s. w.) einer Part besitzen; wie auch durch Erbgang und Veräufserung die Zahl der Mitreeder bald wachsen, bald sich verringern kann. Die Regel freilich sollte die sein, dafs die Part dem kleinsten ursprünglich vorkommenden Anteil eines Reeders gleich ist[3]). Der Grund für diese Zerstückelung der Schiffe ist darin zu suchen, dafs der Reedereibetrieb früher eine beliebte Kapitalanlage in den Seestädten bildete, wobei sich auch das kleine und kleinste Kapital beteiligte[4]).

2. In betreff des juristischen Charakters der Reederei besteht keine Übereinstimmung unter den Juristen[5]). Die einen fassen dieselbe als eine der Aktiengesellschaft verwandte Personenvereinigung auf, ohne sie jedoch unter die juristischen Personen zu subsumieren, so Pöhls (Seerecht I S. 113); Kaltenborn (Seerecht I S. 116); Mittermaier (Deutsches Privatrecht II § 542 IV); Hillebrand (Deutsches Privatrecht S. 574); Walter (Deutsches Privatrecht S. 346 f.); Gerber (Deutsches Privatrecht § 195 N. 2); andere schlechtweg als Societät, so Eichhorn (Deutsches Privatrecht § 390) und namentlich das Reichs-Ober-Handelsgericht in einigen Erkenntnissen (IV S. 85, VIII S. 342 f.; in dem Erkenntnis vom 28. April 1875, XVI S. 382, als Gelegenheitsgesellschaft). Das Reichsgericht bezeichnet dieselbe als „Erwerbsgesellschaft“ R.G.Entsch Bd. 11 Nr. 39. Beseler (Deutsches Privatrecht § 71 A) wendet auf die Reederei den von ihm in die Jurisprudenz eingeführten Begriff der materiellen Rechtsgemeinschaft oder der gesamten Hand an, und ihm hat sich Gierke

---

3) Regelmäfsig wird der Anteil jedes Reeders am Schiff durch eine Bruchzahl ausgedrückt, doch ist hierbei der Divisor bei demselben Schiff keineswegs stets derselbe. Es kommen z. B. bei einem Schiff folgende Anteile der Mitreeder vor: $1/120$, $20\frac{1}{2}/60$, $1/90$, $18\frac{1}{2}/60$, $2/60$ u. s. w.; ferner $1/480$, $18\frac{1}{2}/60$, $1/90$ u. s. w.

4) In England giebt es eine feststehende Zahl von Parten (*shares*); *the property in a ship shall be divided into sixty-four shares.* Mehr als 64 Mitreeder dürfen nicht registriert werden. Ein Parteninhaber kann jedoch mehrere Personen vertreten: *Merchant Shipping Act* von 1894 *sect. 5.* In Frankreich teilt man seit alters her das Schiff gewöhnlich in 24 Teile (*portions* oder — namentlich im Süden — *quirats*) Doch kommt auch die Teilung in 100 und 1000 Parten vor. Ein Parteninhaber (*portionnaire* oder *quirataire*) kann mehrere Parten besitzen; auf der anderen Seite können auch die Parten wieder geteilt sein: Cresp-Laurin I S. 337.

5) Auch in der französischen Theorie und Praxis gehen die Ansichten hinsichtlich der Natur der Reederei sehr auseinander. Die einen betrachten dieselbe als reines Miteigentum (so auch Jacobs Nr. 99), andere als *société solidaire et collective;* nach anderen ist dieselbe eine *commandite* und selbst *une sorte de societé anonyme;* nach einer ferneren Meinung, welche geradezu als die herrschende in der Jurisprudenz gilt, als *société en participation* (Gelegenheitsgesellschaft). S. Cresp-Laurin I S. 386 ff. und die daselbst Citierten. Die neuesten Seerechts-Schriftsteller, Cresp, Laurin (I S. 394), Desjardins (II S. 17), Lyon-Caën Nr. 299 bezeichnen dagegen die Reederei als eine *société sui generis, gouvernée par ses règles propres et conformément aux traditions spéciales du droit maritime.*

(Das deutsche Genossenschaftsrecht II, Berlin 1873, S. 933 ff., Genossenschaftstheorie und deutsche Rechtsprechung 1887 S. 359, 345) angeschlossen.

3. Die in Betracht kommenden Bestimmungen des H.G.B. rechtfertigen nach dem Erachten von Lewis[6]) die Auffassung der Reederei als Societät, aber als besonders gearteter Societät („Erwerbsgesellschaft *sui generis*“ sagt Goldschmidt in seiner Zeitschrift XXIII S. 352). Das Charakteristische derselben besteht darin, dafs die Mitglieder der Vereinigung nicht individuell bestimmte Personen sind, sondern gewissermafsen designiert werden durch eine bestimmte Sache, welche eben die Grundlage der Reederei bildet, nämlich das Seeschiff nebst Zubehör. Die Zugehörigkeit der Reederei ist lediglich bedingt durch das Eigentum an einer oder mehreren Schiffsparten. Der Erwerb von Parten hat den Eintritt in die Reederei zur Folge, die Veräufserung aller Parten, die man hat, den Austritt[7]). Eine Einwilligung der übrigen Mitreeder ist hierzu nicht erforderlich (mit Ausnahme freilich des Falles, wo die Veräufserung einer Part an einen Fremden den Verlust des Rechts, die Reichsflagge zu führen, zur Folge haben würde, weil dadurch wohlerworbene Rechte der übrigen Mitreeder verletzt werden würden, Art. 470). Auch die Leitung der Angelegenheiten der Reederei erfolgt regelmäfsig nicht im Wege vertragsmäfsiger Vereinbarung; vielmehr ist für den Anteil hieran der Anteil am Schiff mafsgebend, indem regelmäfsig entscheidend ist der Wille dessen oder derer, welchen mehr als die Hälfte des Schiffs gehört (Art. 458); und wo Stimmeneinhelligkeit notwendig ist, da ist dies wieder der Wille sämtlicher Miteigentümer des Schiffs. Eine Änderung in den Personen der Mitreeder (wie auch Vergröfserung und umgekehrt Verringerung der Zahl derselben) ist ohne Einflufs auf den Fortbestand der Reederei. Tod oder Konkurs eines Mitreeders, wie Unfähigkeit eines solchen zur Vermögensverwaltung hat nicht die Auflösung der Reederei zur Folge. Aufkündigung seitens eines Mitreeders ist nicht möglich; ebensowenig Ausschliefsung eines solchen (Art. 472). Allerdings kann die Auflösung der Reederei durch Stimmenmehrheit beschlossen werden. Doch mufs alsdann das Schiff verkauft werden; wie auch dem Auflösungsbeschlufs der Beschlufs, das Schiff zu veräufsern, gleich steht (Art. 473). Dafs trotzdem die Reederei nicht als juristische Person, als Korporation aufgefafst werden kann, geht daraus hervor, dafs dieselbe in keiner Weise im Rechtsleben und Dritten gegenüber als selbständiges Rechtssubjekt auftritt, dafs sie keinen Gewerbsnamen, keine Firma führt (ganz unrichtig dagegen Cosack S. 610 IV), unter der sie Rechte erwerben und Verbindlichkeiten

6) Die in der 1. Aufl. vertretene Ansicht, dafs die Reederei als juristische Person aufzufassen, hatte er schon in Endemanns Handb. IV S. 54 zurückgenommen.

7) Nur wird vorausgesetzt, dafs die Veräufserung den Mitreedern angezeigt ist (Art. 471 Abs. 1).

eingehen, klagen und verklagt werden könnte; dafs es vielmehr die einzelnen Mitreeder sind, welche unmittelbar berechtigt und verpflichtet werden, für die beim Reedereibetrieb gemachten Schulden unmittelbar in Anspruch genommen werden können (Art. 474 Abs. 1), in den Angelegenheiten der Reederei klagen und verklagt werden müssen.

Der vorstehenden Ausführung von Lewis (in der zweiten Auflage seines Kommentars) wird hinzugefügt: die darin gegebene Darlegung der Gestaltung der Reederei schliefst den Begriff einer Rechtsgemeinschaft zur gesamten Hand nicht aus. Vielmehr treten einerseits die Personen der einzelnen Teilhaber gegenüber der Gesamtheit hier noch mehr zurück, wie bei der auf dem Boden einer Rechtsgemeinschaft zur gesamten Hand aufgebauten Gesellschaft des B.G.B. § 705 ff., andererseits aber unterscheidet sich die Reederei von einem blofsen Miteigentumsverhältnis dadurch, dafs das durch Beiträge der Reeder und den Betrieb Erworbene (Frachten u. s. w.) wirkliches Gesellschaftsvermögen (§ 718 B.G.B.) wird und auch das übrige Schiffsvermögen durch den Ausschlufs der Teilung und die Möglichkeit einer Belastung durch Ansprüche der Schiffsgläubiger aus dem Gesamtbetrieb seine Geschlossenheit zeigt (vgl. Art. 470 und Bem. dazu). Die „Schiffspart“ erscheint nicht nur als Eigentumsquote am Schiff, sondern zugleich als Gesellschaftsanteil (R.G.Entsch. XIV S. 15). Soweit das H.G.B. hier lückenhaft ist, ist es daher aus den über Rechtsverhältnisse der gesamten Hand geltenden Regeln, also künftig aus den Vorschriften des B.G.B. über Gesellschaft zu ergänzen, was in dem neuen H.G.B. (§§ 500, 505) auch geradezu vorausgesetzt wird, während eine subsidiäre Anwendung der gemeinrechtlichen Regeln der *societas*, die gänzlich individualistisch konstruiert ist, meistens bedenklich sein würde. Hieraus folgt z. B., dafs eine Vollstreckung in das Gesellschaftsvermögen und auch in das Schiff im ganzen nur auf Grund eines gegen die Reederei erlangten vollstreckbaren Titels zulässig ist (vgl. Bem. Nr. 6 zu Art. 460 und Bem. Nr. 4 zu Art. 467, Denkschrift zum Entw. eines B.G.B. S. 131), dafs die § 719 Abs. 2 B.G.B. verordnete Einschränkung einer Aufrechnung auch bei Reedereiforderungen stattfindet, § 719 Abs. 1 B.G.B. mit der aus den Art. 469, 470 H.G.B. sich ergebenden Modifikationen anzuwenden ist, die Vorschriften der §§ 730 ff. somit auch § 756 B.G.B. über die Liquidation subsidiär auch hier gelten (näheres Bem. zu Art. 467 und 473). Andere Folgerungen finden sich noch in den Bemerkungen zu den folgenden Artikeln. Vgl. Denkschrift zum Entw. eines H.G.B. S. 278, 279; Cosack S. 613; R.O.H.G.Entsch. Bd. 8 Nr. 81. Hiernach ist die Auffassung Dernburgs (Preufsisches Privatrecht II § 215 Nr. 7): es liege bei der Reederei nur ein eigentümlich gestaltetes „Miteigentum“ vor (hiergegen auch Prot. S. 1518), abzuweisen. Er folgert daraus, dafs eine Reederei eintritt, „sobald ein zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmtes Schiff in das Miteigentum Mehrerer tritt, z. B. durch Erbgang, auch ohne die Absicht,

eine Societät einzugehen." In Wahrheit entsteht eine Reederei nur durch Vertrag, der freilich formlos[8]) und auch stillschweigend (durch konkludente Handlungen) geschlossen werden kann. Wenn mehreren Personen als Erben oder Vermächtnisnehmern ein auf Seereisen befindliches Schiff, welches der Erblasser allein besafs, zu gleichen Teilen anfällt, so entsteht unter ihnen erst dann eine „Reederei", wenn sie beschliefsen, den Erwerb durch die Seefahrt gemeinsam fortzusetzen oder dies thun. Thun sie dies nicht, so kann jeder, — sobald das Schiff seine laufende Reise beendet hat — den Verkauf behufs Auseinandersetzung beantragen, die Bestimmung des Art. 472 Abs. 3 gilt nicht und ebensowenig die Herrschaft der Mehrheit (so auch Wagner S. 190 N. 1; Lewis bei Endemann IV S. 56; Cresp-Laurin I S. 339 ff.)[9]).

---

8) Nach dem finnländischen Seegesetz Art. 19 ist ein schriftlicher Vertrag notwendig, ebenso Rufsland Art. 172, wenn mehrere ein Schiff bauen oder kaufen.

9) Die meisten Seegesetze geben der Reederei eine ähnliche Organisation wie bei uns. Abweichend sind jedoch folgende: In Grofsbritannien bestehen besondere Vorschriften über die Organisation von Reedereien nicht. Ist das Eigentum am Schiff in bestimmte Parten (*shares*) zerlegt, die verschiedenen Inhabern gehören, so werden diese (*partowners*) als *tenants in common* (Miteigentümer) angesehen und nach den für dieses Rechtsverhältnis geltenden allgemeinen Vorschriften behandelt. Nach diesen Vorschriften hat die Mehrheit gegenüber der Minderheit zwar ein vorzugsweises Recht auf Gewahrsam, aber jedes Handeln erfordert allseitige Zustimmung. Hier besteht indessen nach dem Grundsatz: „*ships are built to plough the sea, not to lie by the walls*" für Schiffe die Ausnahme, dafs die Mehrheit (auch schon die gerade Hälfte der Parten) das Recht hat, das Schiff auf eine neue Reise auszusenden, wenn sie der Minderheit dafür Sicherheit bestellt, dafs das Schiff wohlbehalten zurückkehrt (*safe return*); in solchem Fall nimmt die Minderheit weder an den Ausgaben, noch dem Gewinn der Reise teil. Der Verkauf des Schiffs im ganzen kann nur mit Zustimmung aller Mitreeder geschehen: freilich ist dem *Admiralty court* (*Act* von 1861 *sect.* 8) das Recht gegeben, einen Verkauf auf Ansuchen eines Mitreeders zu bewilligen, aber eine solche Order wird nur in *a very strong case* gegeben, „da ja jeder seine Parten verkaufen kann". Reparaturen erfordern stets allseitige Zustimmung. Wenn die Reeder gemeinschaftlich einen Korrespondentreeder (*ships husband*) bestellen, so ist dieser als *agent* der *partowners* (ebenso der Schiffer) zu allen den gewöhnlichen Betrieb betreffenden Geschäften — insoweit auch zu Reparaturen — ermächtigt (vgl. S. 254 N. 1). Die Reeder haften aus solchen Verträgen untereinander nur *pro rata*, ebenso aus Verträgen ihrer *coowners*, denen sie beigestimmt haben. Der Dritte kann sich aber an den Reeder, der mit ihm selbst kontrahiert oder den *agent* mit bestellt hat, auf das Ganze halten. Dieser Unterschied ist namentlich dann wesentlich, wenn nur ein Teil der Mitreeder (z. B. die Majorität) den *agent* bestellt hat. Aus solchen Verträgen müssen die *partowners* gemeinschaftlich klagen, welche selbst kontrahiert oder den *agent* bestellt haben. Ebenso mufs gegen sie aus solchen Verträgen gemeinschaftlich geklagt werden, jedoch ist es Sache der Verklagten einzuwenden, dafs mehrere Mitkontrahenten haften; thun sie dies nicht, so werden sie auf das Ganze verurteilt, und es wird ihnen der Regrefs gegen die Mitbeteiligten überlassen. — Ansprüche aus Beschädigungen des Schiffs müssen die *partowners* gemeinschaftlich geltend machen, wenn der Dritte dies zur Vermeidung wiederholter Prozesse fordert. — Ansprüche gegen ein Schiff wegen Beschädigung können entsprechend der nach dem Tonnengehalt des Schiffs bemessenen Be-

Art. 457.

Das Rechtsverhältnis der Mitreeder unter einander bestimmt sich zunächst nach dem zwischen ihnen geschlossenen Vertrage. Soweit eine Vereinbarung nicht getroffen ist, kommen die Bestimmungen der nachfolgenden Artikel zur Anwendung.

---

schränkung nur gegen alle *partowners* gemeinschaftlich verfolgt werden. — Auf den Betrieb des Transportgewerbes mit dem Schiff durch die Reeder werden aber die Grundsätze der *partnership* (Gesellschaft) angewandt, wenn sie auf gemeinsamen Beschlufs dies Gewerbe gemeinschaftlich (*as a joint adventure*) betreiben und zu diesem Zweck durch Vorschüsse oder verdiente Frachten ein Betriebskapital zusammenbringen, also nur die Nettogewinne verteilen. Die Schiffsparten bleiben aber auch in solchem Fall Sondereigentum jedes Partners; gesellschaftliches Gesamteigentum (*joint tenancy*) wird nur das Betriebskapital und was durch den Betrieb eingeht. — Ganz verschieden von dieser Organisation ist der Fall, wenn das Schiff selbst von einer *partnership* als deren Gesamteigentum (*joint tenancy*) erworben wird; in solchem Fall kommen nur die Regeln der *partnership* zur Anwendung, die *partnership* gilt (wie bei uns eine offene Handelsgesellschaft, die ein Schiff besitzt) als Einzelreeder; *partners* (im Gegensatz zu *partowners*) haften *jointly* d. h. zunächst mit dem Gesamteigentum, welches zur abgesonderten Befriedigung der Gesellschaftsgläubiger einschliefslich der Vorschüsse der *partners* dient (dies wird so ausgedrückt: *partners have a lien*) und subsidiär mit dem persönlichen Vermögen. Jedoch haben — abgesehen von gewissen Fällen — die Privatgläubiger jedes *partners* ein Vorzugsrecht an dem Privatvermögen vor den Gesamtgläubigern. Jeder *partner* ist gesetzlicher Vertreter der *partnership* und bindet dieselbe nach aufsen durch seine Rechtsgeschäfte, jedoch nur soweit dieselben der gewöhnliche Geschäftsbetrieb der Gesellschaft (*usual way of business*) mit sich bringt und dem Dritten Einschränkungen dieser gesetzlichen Vollmacht nicht bekannt waren. Vgl. Abbot p. 83 ff., 95, 96, 103, 104, 111, 112; Maclachlan p. 98—110, p. 128 ff. *Partnership Act* von 1890 §§ 1, 2, 5, 9—13, 39; Lindley, *Partnership 6th. ed. 1893 p. 28, 34, 37 sequ., 358, sequ., 709 sequ.; Bankruptcy Act* von 1883 *§§ 40 sequ.; Merch. shipp Act* von 1894 § 5. — Das in der Praxis am meisten vorkommende System ist das oben erwähnte gemischte System (also reine *partowner* in betreff des Schiffs selbst, *partner* in betreff des Betriebes). Dieses System ist für die Gläubiger der Reedereien, die kein *lien* am Schiff haben (vgl. Bem. zu Art. 452 N. 4), z. B. Kaufleute, die Schiffsbedarf geliefert haben (*necessaries and supplies*), sehr gefährlich. Das Gesellschaftsvermögen besteht meistens nur aus den Frachten, (die schwer zu greifen sind), da die Schiffsparten selbst zum persönlichen Vermögen der *partners* gehören und durch das Vorzugsrecht der Privatgläubiger bei eintretender Insolvenz mit diesem den Reedereigläubigern entzogen werden (vgl. Abbott p. 103). Um sich wenigstens gleiche Rechte mit den Privatgläubigern zu sichern, läfst man sich häufig Reverse geben, worin die Reeder sich nicht nur *jointly*, sondern auch *severally* (persönlich) verpflichten. — In Nordamerika gilt nach den Regeln des *common law* — ohne besondere neue Gesetze — im grofsen und ganzen dasselbe wie in England. Jedoch wird der Majorität der Reeder bei der reinen *part-ownership* eine gröfsere Befugnis zur Vertretung der Gesamtinteressen eingeräumt, wodurch sich die Organisation der unsrigen nähert; die Majorität hat die Entscheidung über den Betrieb, sie kann den Schiffer und den Korrespondentreeder (*managing owner*) ernennen. Die Minorität kann wie in England Sicherheit von der Majorität fordern, wenn dieselbe gegen ihren Willen das Schiff in See sendet und sich durch rechtzeitigen Protest gegen eine Reise vor den Kosten derselben schützen. Mitreeder, welche wenigstens die Hälfte des Schiffs besitzen, können den ge-

Neues H.G.B. § 490 übereinstimmend, nur der Schlufs ist wie folgt redigiert: *finden die nachstehenden Vorschriften Anwendung.*

Der Artikel zeigt, dafs die vom H.G.B. über die Reederei getroffenen Bestimmungen, soweit sie die Verhältnisse der Mitreeder untereinander betreffen, dem vermittelnden Recht angehören. Es ist also die Norm für ein konkretes Verhältnis zunächst in etwaigen vertragsmäfsigen Beliebungen zu suchen, erst in Ermangelung von solchen in den Vorschriften des Gesetzbuchs. Ferner ist auf die Gewohnheiten und Gebräuche (vgl. Art. 1 H.G.B. § 346 neues H.G.B.) und subsidiär auf die Grundsätze des allgemeinen bürgerlichen Rechts zu rekurrieren (Entsch. des R.O.H.G. XVI S. 382), vgl. Art. 456 Bem. Nr. 3, Art. 458 Bem. Nr. 4.

Die Verhältnisse der Reeder zu einander können nicht nur bei Eingehung der Reederei, sondern auch später vertragsmäfsig festgestellt werden. Der Reederei-Vertrag bindet nicht blofs diejenigen Mitreeder, welche ihn geschlossen haben, sondern auch die später hinzukommenden, und gilt, bis er durch einen neuen Vertrag (Art. 458 Abs. 2) aufgehoben beziehentlich abgeändert ist.

Art. 458.

Für die Angelegenheiten der Reederei sind die Beschlüsse der Mitreeder mafsgebend. Bei der Beschlufsfassung entscheidet die Mehrheit der Stimmen. Die Stimmen werden nach der Gröfse der Schiffsparten gezählt. Die Stimmenmehrheit für einen Beschlufs ist vorhanden, wenn der Person oder den Personen, welche für den Beschlufs gestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte des ganzen Schiffs gehört.

Einstimmigkeit sämtlicher Mitreeder ist erforderlich zu Beschlüssen, welche eine Abänderung des Reedereivertrages bezwecken

---

richtlichen Verkauf des Schiffs beantragen. Auch dem einzelnen Mitreeder, der sich in Besitz des Schiffs befindet, wird in Abwesenheit der andern — ohne deren Widerspruch — eine Vertretungsbefugnis zugestanden und selbst im Heimatshafen werden die Mitreeder durch notwendige Anschaffungen desselben verpflichtet, wenn sie nicht widersprochen haben. Für *Repairs and supplies* gilt Dritten gegenüber solidarische Haftpflicht aller Mitreeder; wegen gegenseitiger Ansprüche haften die *partowners* einander *pro rata*, ein *lien* (Anspruch auf abgesonderte Befriedigung) an dem Schiff haben sie hier ebenso wenig wie in England, sondern nur als *partners* an den Betriebseinnahmen. In 14 Staaten können Klagen auch gegen „das Schiff" als solches erhoben werden. Soweit beschränkte Haftung besteht, ist die Haftung jedes Mitreeders auf einen seiner Part entsprechenden Anteil beschränkt, jeder Mitreeder kann für sich allein abandonnieren und allein verklagt werden, es kann die Klage aber auch gegen alle zu einer verbunden werden (Act v. 1884 § 18), vgl. Parsons I S. 90 ff., 100, 101, 112, 115, 116 ff., II S. 342 ff.; Desty §§ 32, 36, 37, 47, 51, 52. Wheeler S. 21 ff.

Portugal (Art. 494, 495) und Brasilien (Art. 485) geben Vorschriften über eine *parceria maritima*, welche auch andere Personen als die Mitreeder (Schiffsbesatzung, Befrachter) aufnehmen kann, auch zwischen Einzelreedern und solchen andern Personen bestehen kann und unter bestimmt modifizierte Regeln des allgemeinen Gesellschaftsrechts gestellt werden.

oder welche den Bestimmungen des Reedereivertrages entgegen oder dem Zwecke der Reederei fremd sind.

Neues H.G.B. § 491 übereinstimmend, nur ist statt „gezählt" (Zeile 4) gesetzt: „*berechnet*".

1. Der Artikel hebt es ausdrücklich hervor, dafs der Reedereibetrieb gröfstenteils durch Mehrheitsbeschlüsse der Mitreeder geführt wird, wobei jedoch für die Mehrheit nicht mafsgebend ist die Zahl der Köpfe derer, welche für eine Mafsregel stimmen, sondern, in Gemäfsheit des ganzen Charakters der Reederei, der Teil des Schiffs, welcher diesen gehört. Es ist daher auch möglich, dafs die Willensäufserung eines einzigen Mitreeders einen Mehrheitsbeschlufs darstellt, und dafs ein solcher stets allein alle Verfügungen (welche nur Stimmenmehrheit verlangen) zu treffen berechtigt ist (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 158 f.). Dagegen ist es notwendig, dafs die Eigentümer von mehr als der Hälfte des ganzen Schiffs sich für eine Mafsregel ausgesprochen haben, es genügt nicht, wenn den dafür stimmenden mehr als die Hälfte der in der Versammlung vertretenen Parten gehört. Eine gewisse Modifikation erfährt dieser Grundsatz im mecklenburgischen Recht. Die mecklenburgische Einführungs-Verordnung bestimmt nämlich (im § 52, welcher noch jetzt zu Recht besteht):

Bei Abstimmungen über Angelegenheiten des laufenden Reedereibetriebes werden die Stimmen derjenigen Mitreeder, welche nicht an dem Sitze der Reederei wohnhaft sind und bei dem Korrespondentreeder einen Vertreter nicht angemeldet haben, desgleichen die Stimmen derjenigen Mitglieder, welche rechtlich oder thatsächlich an der Teilnahme behindert sind, so lange sie einer Vertretung entbehren, den mehreren Stimmen hinzugezählt.

Über die Form, in welcher die Beschlüsse zu fassen sind, bestimmt das Gesetz nichts. Die Beschlufsfassung kann daher ebensowohl in einer zu diesem Behuf zusammengerufenen Versammlung der Mitreeder, als durch Korrespondenz erfolgen[1]). Doch ist die Gültigkeit eines Beschlusses nicht davon abhängig, dafs sämtliche Mitreeder geladen oder um ihre Meinung befragt sind[2]). Es genügt vielmehr die in irgend einer Weise herbeigeführte Verständigung von Mitreedern, die zusammen mehr als die Hälfte des Schiffs besitzen. Es läfst sich das Gegenteil nicht etwa aus den Worten, dafs die Stimmen nach der Gröfse der Schiffsparten gezählt werden sollen, ableiten (Entsch. des

---

1) Letzteres (nämlich Missive, welche vom Korrespondentreeder in Cirkulation gesetzt werden) bildet in Mecklenburg den üblichen Abstimmungs-Modus: Buchka und Budde, Sammlung von Entscheidungsgründen des O.A.G. zu Rostock III S. 149.

2) Die französische Praxis nimmt an, dafs die sämtlichen Reeder — aufser in dringlichen Fällen — zuvor gehört werden müssen. Desjardins Nr. 324, Lyon-Caën Nr. 289; dagegen: Jacobs Nr. 102. Schweden (§ 12), Finnland (Art. 20) schreiben die Einberufung einer Versammlung aller Reeder vor. Dagegen Dänemark und Norwegen wie bei uns.

R.O.H.G. XVI S. 382, XXII S. 292; Seufferts Archiv XXVII Nr. 164 — Erk. des A.G. zu Celle vom 27. Juni 1868 — Entsch. des Reichs.Ger. IX Nr. 31 S. 140/141). Das neue H.G.B. vermeidet durch den veränderten Ausdruck diese Mifsdeutung.

Auch der Mitreeder, welcher selbst als Dritter mit der Reederei kontrahieren will, kann mit beschliefsen. Hat er allein die Mehrheit der Parten, so kann er also mit sich selbst kontrahieren in den Grenzen, in denen sonst ein solches Kontrahieren mit sich selbst statthaft ist, er kann sich also zum Korrespondentreeder oder zum Schiffer bestellen (vgl. hierüber die Bem. Nr. 7 zu Art. 452 und die dort citierten Entscheidungen des Reichsgerichts; die nur beiläufige Bem. des Reichsgerichts Bd. IX S. 140 i. f. steht nicht entgegen). Von den Einschränkungen, welche das Reichsgericht (Entsch. Bd. VI Nr. 3) in betreff der Befugnis, mit sich selbst zu kontrahieren, macht, gelten hier die dort (S. 15/16) unter Nr. 1 und 2 erwähnten nicht, — ein Vollmachts-Verhältnis liegt überhaupt nicht vor —, wohl aber die unter Nr. 4 erwähnte (Unzulässigkeit einer arglistigen Hintansetzung der Interessen der Mitreeder), und man mufs auf Grund der besonderen Regeln des Gesellschaftsrechts (vgl. Art. 94 H.G.B., § 708 B.G.B.) hier noch weitergehend fordern, dafs der Kontrahierende für die Sorgfalt einzustehen habe, welche er in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt (vgl. unten Nr. 8).

2. Eine Erklärung des Beschlusses gegenüber der Minderheit ist an sich nicht erforderlich, aber doch von Bedeutung, da die Frist des Art. 468 H.G.B. erst mit dieser Erklärung zu laufen beginnt; dieselbe kann auch von Bedeutung werden, wenn ein Mehrheitsreeder mit sich selbst einen Vertrag schliefst (vgl. R.G. Entsch. Bd. VI S. 16 Nr. 3). Für Mecklenburg schreibt die Verordnung vom 22. Oktober 1869 § 1 vor, dafs die übrigen Reeder von jedem Beschlufs sofort in Kenntnis zu setzen seien.

3. Da in diesem Artikel lediglich das Rechtsverhältnis der Mitreeder zu einander in Frage steht, so können die Bestimmungen desselben durch den Reederei-Vertrag abgeändert werden. Es kann also z. B. angeordnet werden, dafs die Beschlüsse mit gröfserer, als einfach absoluter Mehrheit, z. B. mit Zweidrittelmehrheit zu fassen sind. Es kann bestimmt werden, dafs nicht jedem Mitreeder Stimmrecht zukommt, sei es, dafs sich einige desselben ausdrücklich begeben, sei es, dafs Stimmrecht überhaupt nur mit einer gewissen Zahl von Parten resp. einem bestimmten Anteil am Schiff, z. B. 5 Parten oder $^{1}/_{60}$ Teil verbunden wird. Es kann ferner vorgeschrieben sein, dafs neben der Partenzahl auch Rücksicht auf die Personenzahl genommen werden soll, so etwa, dafs jede Part bis zur Zahl von 5 oder 10 z. B. eine Stimme giebt, die darüber hinaus einem Mitreeder gehörenden Parten nicht mehr gezählt werden.

4. Der zweite Absatz erklärt sich daraus, dafs die Reederei (d. h. die herrschende Mehrheit) sich innerhalb ihrer Rechts-

sphäre zu halten hat. Jeder einzelne Mitreeder hat ein Recht darauf, dafs der Reederei-Vertrag innegehalten wird. Soll hiervon abgewichen werden, so ist dazu die Einwilligung der Beteiligten, d. h. die Einstimmigkeit sämtlicher Mitreeder erforderlich. Soweit der Vertrag Lücken hat, mufs der Zweck dieser Reederei den bestehenden Gebräuchen gemäfs ermittelt werden. Jedenfalls darf nicht über das hinausgegangen werden, was dem Zweck jeder Reederei fremd ist (vgl. Nr. 5). Unter „sämtlichen Mitreedern“ sind nicht nur die stimmberechtigten zu verstehen, sondern auch die, welche sich vertragsmäfsig ihres Stimmrechts begeben haben. Ein solcher Verzicht auf das Stimmrecht kann den Sinn haben, dafs den stimmberechtigten Mitreedern die Geschäftsführung überlassen wird, in welchem Fall der Verzicht auch schon dann nicht gilt, wenn es sich um Beschlüsse handelt, die über den gewöhnlichen Betrieb hinausgehen, namentlich aber dann nicht, wenn die Auflösung der Reederei oder der Verkauf des Schiffs beschlossen werden soll (Art. 473, vgl. Art. 103). Hat aber der Verzicht auch eine weitergehende Bedeutung, so kann darin ohne ausdrückliche Erklärung doch nie der Auftrag gefunden werden, Unternehmungen zu beschliefsen, die dem Reedereivertrag oder dem Zweck dieser oder gar jeder Reederei fremd sind. In der Hamburger Konferenz waren die Ansichten darüber, welche Bedeutung den Worten: „Einstimmigkeit sämtlicher Mitreeder ist erforderlich“ beizulegen, geteilt. Einige Mitglieder fafsten die Worte in dem hier genommenen Sinne; andere meinten, in dem vorliegenden Artikel sei lediglich der regelmäfsige Fall vorausgesetzt, dafs alle Mitreeder Stimmberechtigung hätten, wenn einzelnen Mitreedern das Stimmrecht auf Grund besonderer vertragsmäfsiger Vereinbarung fehle, so sei auch lediglich diese mafsgebend. Man behielt die Worte bei, obwohl man sich über den Sinn nicht einigen konnte (Prot. S. 1563 f.).

5. Bestimmungen, welche dem Zwecke jeder Reederei fremd sind, sind solche, welche auf ein dauerndes Liegenlassen des Schiffs oder auf eine Verwendung desselben zu anderen, als Erwerbszwecken durch die Seefahrt (z. B. zu einer Entdeckungsreise) hinauslaufen (Prot. S. 1501), ebenso die Aufnahme eines nur mit der eigentlichen Seefahrt kombinierten Betriebes, wie Selbstbefrachtung des Schiffs, Seefischerei (a. M. Wagner S. 198 Nr. 2). Regelmäfsig wird auch die Versicherung des Schiffs und der Schiffsparten den Mitreedern selbst überlassen [3]). So Desjardins Nr. 330, Lyon-Caën Nr. 284, Wagner S. 198, Prot. S. 1531. Delikte der Mehrheit im Betriebe verbinden die

3) Der Korrespondentreeder kann also (vgl. Art. 460 Abs. 5) das ganze Schiff nur kraft Vollmacht aller Mitreeder (nicht schon der Mehrheit) versichern. Ein Beschlufs der Mehrheit ermächtigt ihn nur, die dieser gehörigen Schiffsparten zu versichern (vgl. S. 255).



Reederei als solche nicht, auch diese sind dem Zweck jeder Reederei fremd, die Mehrheit hat nach aufsen keineswegs eine den Organen einer Handelsgesellschaft ähnliche Stellung (vgl. S. 228).

6. Ein Beschlufs, welcher eine Abänderung des Reederei-Vertrags bezweckt (vgl. Art. 476 Bem. Nr. 2), hebt gewisse oder sämtliche Bestimmungen desselben auf und ersetzt sie durch neue; ein Beschlufs, welcher den Bestimmungen des Reederei-Vertrags entgegen ist, suspendiert dieselben nur für einen bestimmten Fall oder für gewisse Fälle. Der Reedereivertrag kommt hierbei nach Ansicht des Reichs-Ober-Handels-Gerichts (Entsch. XV S. 106 f.) nicht seinem ganzen Wortlaute, sondern nur seinem „wesentlichen Inhalte" nach in Betracht. Hierzu rechnet dasselbe diejenigen Anordnungen, wodurch die gesetzlichen Bestimmungen über das Verhältnis der Reeder ergänzt oder abgeändert werden; nicht ohne weiteres aber auch diese selbst, wenn sie im Vertrage wiederholt sind, sondern nur dann, wenn erwiesenermafsen die Aufnahme in der Absicht geschehen ist, um „ihre Abänderung durch spätere Beschlüsse der Mitreeder zu erschweren". Es würde danach z. B. die dem Korrespondentreeder durch den Reederei-Vertrag ausdrücklich eingeräumte (ihm aber bereits gesetzlich — Art. 460 H.G.B. — zustehende) Befugnis, ohne besondere Ermächtigung der Mitreeder die Fracht zu versichern, demselben durch einen einfachen Mehrheitsbeschlufs wieder entzogen werden können. Mir scheint diese Ausführung, der Lewis in der zweiten Auflage und auch Wagner S. 196 beistimmt, bedenklich. Das Gesetz macht solche Unterscheidung nicht. Was die Kontrahenten von den nur fakultativen gesetzlichen Regeln ausdrücklich in ihren Vertrag aufnehmen, machen sie dadurch eben zu einem Teil ihres der Mehrheitsherrschaft entzogenen Vertrages. Aus welchem Grunde speciell die Aufnahme in den Vertrag geschah, läfst sich schwer nachprüfen. Durch den aufgestellten Satz werden die geschlossenen Verträge unsicher gemacht und es ist meines Wissens in betreff der Satzungen der Aktiengesellschaften eine ähnliche Unterscheidung nie gemacht worden. Dagegen kommt es allerdings vor, dafs in derselben Urkunde, welche den Reedereivertrag enthält, noch anderes enthalten ist, was nicht dazu gehört: z. B. ein Anstellungsvertrag mit einem der Reeder als Schiffer oder Korrespondentreeder (vgl. Art. 459 Bem. Nr. 6), instruktionelle und reglementare Vorschriften für die Beamten der Reederei. Es ist zu raten, solche Dinge auszusondern und in den Vertrag die ausdrückliche Bestimmung: dafs derselbe in allen Teilen nur einstimmig abgeändert werden könne, aufzunehmen.

7. Die einzelnen Reeder gewinnen nur durch den Reedereivertrag oder dessen einstimmig beschlossene Nachträge wohlerworbene Rechte. Beschlüsse, die derartige Nachträge nicht enthalten, können daher beliebig durch Mehrheitsbeschlufs geändert werden.

Dies gilt auch von Beschlüssen über Verteilung der Einnahmen, Übernahme einer Verbindlichkeit (a. M. Wagner S. 199, wenn solche Beschlüsse der Minderheit mitgeteilt sind), denn dieselben haben trotz ihrer Mitteilung an die Minderheit nicht die Natur von Verträgen. Soll z. B. nach dem Reedereivertrag nur alljährlich verteilt werden und beschliefst nun die Mehrheit ausnahmsweise eine Verteilung, weil viel Geld in der Kasse ist, so kann sie diesen Beschlufs vor der Ausführung zurücknehmen[4]). Hat aber die Mehrheit der Reeder die Auflösung der Gesellschaft oder den Verkauf des Schiffs (vgl. Art. 473) beschlossen, so kann dieser Beschlufs nicht wieder durch die Mehrheit aufgehoben werden, weil die Auflösung bereits eingetreten war (vgl. R.O.H.G.Entsch. XIV S. 421).

8. Die Anfechtung der nach diesen Regeln ungültigen oder anfechtbaren Beschlüsse und Verträge steht jedem einzelnen Mitreeder als sein Individualrecht zu. Der Anspruch ist auf Feststellung der Ungültigkeit oder Unwirksamkeit des Beschlusses gegen die Mitreeder zu richten. Die Anfechtung kann aber auch als Incidentpunkt in einem andern Prozesse, z. B. als Einrede gegen Forderungen, die auf Grund eines ungültigen Beschlusses erhoben werden, geltend gemacht werden. Verschieden hiervon sind Sonderrechte des einzelnen Mitreeders, welche er gegen die Reederei als solche geltend macht, z. B. auf Auszahlung von Gewinnanteilen. Dagegen richten sich Ansprüche auf Schadensersatz wegen Mifswirtschaft der Mehrheit gegen deren einzelne Mitglieder, welche als solche (anders ein Mehrheitsreeder, der als Korrespondentreeder gilt Art. 459 Nr. 5) aber nur für diejenige Sorgfalt einstehen, welche sie in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegen (§ 708 B.G.B.).

9. Das Princip einer Herrschaft der Mehrheit haben auch die meisten fremden Seerechte. Frankreich (Art. 220), Spanien (Art. 589), Italien (Art. 495), Rumänien (Art. 505), Holland (Art. 320), die skandinavischen Seegesetzte (§ 12), Finnland (Art. 20 u. 21), Argentinien (Art. 877), Chile (Art. 849), Mexico (Art. 658), das anglo-amerikanische Recht (s. oben Art. 456 N. 9). Im Fall der Stimmengleichheit kommt kein Beschlufs zu stande[5]).

---

4) In Frankreich nimmt die herrschende Meinung an, dafs die Majorität ihre Beschlüsse nicht ändern dürfe. Desjardins Nr. 231; dagegen Lyon-Caën Nr. 290, Jacobs Nr. 103.

5) Nach den skandinavischen Gesetzen (§ 12) Finnland (Art. 20) soll in solchem Fall der Korrespondentreeder den Ausschlag geben. In Frankreich steht der blofsen Hälfte der Mitreeder das Recht zu, den Verkauf zu beantragen, den das Gericht, wenn keine Gründe vorhanden, versagen mufs. *Code* Art. 303 ff., Lyon-Caën Nr. 288, ebenso in Nordamerika vgl. oben S. 243. In England kann schon die gerade Hälfte die Befrachtung erzwingen, vgl. S. 242. In Spanien (Art. 593) kann auch die Minorität das Schiff befrachten; in welcher Weise dies geschieht, entscheidet innerhalb der für die Befrachtung stimmenden Parten die Mehrheit, bei Stimmengleichheit das Los.

Es fehlt im Gesetz an einem Ausweg, was geschehen soll, wenn zwei Reeder je die Hälfte besitzen und kein Beschlufs möglich ist. Wagner S. 196 N. 4 nimmt an, dafs dann eine Kündigung zulässig ist, jedoch mit Unrecht (Art. 472). Das Gesetz weist in solchem Fall auf die Notwendigkeit einer Einigung hin. Würde durch einen solchen Dissens dauernd das Schiff von der Fortsetzung der Seefahrt abgehalten, so könnte dadurch die Auflösung der Reederei eintreten (vgl. Art. 473). Eine Ergänzung des Gesetzes in diesem Punkt ist wünschenswert, jedenfalls ist eine entsprechende Bestimmung im Reedereivertrag (z. B. Entscheidung durch das Los oder Zulassung des Verkaufs) zu empfehlen.

10. Das regelmäfsige Organ der Mehrheit und somit der Reederei ist der Korrespondentreeder (vgl. Art. 459 ff.). Ist ein solcher nicht bestellt oder handelt es sich um Ansprüche, in betreff deren ein solcher nicht zur Prozefsführung legitimiert ist (vgl. Art. 460 Bem. Nr. 6), so müssen als Kläger für die Reederei vor Gericht entweder Mitreeder, die zusammen mehr als die Hälfte besitzen, gemeinschaftlich auftreten oder ein von der Mehrheit gewählter Specialmandatar. Die einzelnen Reeder als solche sind nicht legitimiert. Jedoch kann in gewissen Fällen (Art. 496) der Schiffer klagen. Verklagt werden können nur sämtliche Reeder gemeinschaftlich, die blofse Mehrheit kann zur Vertretung aller Reeder nicht gezwungen werden. In betreff des Seevermögens allein kann auch der Schiffer verklagt werden (Art. 764).

Art. 459.

Durch Beschlufs der Mehrheit kann für den Reedereibetrieb ein Korrespondentreeder (Schiffsdirektor, Schiffsdisponent) bestellt werden. Zur Bestellung eines Korrespondentreeders, welcher nicht zu den Mitreedern gehört, ist ein einstimmiger Beschlufs erforderlich.

Die Bestellung des Korrespondentreeders kann zu jeder Zeit durch Stimmenmehrheit widerrufen werden, unbeschadet der Rechte auf Entschädigung aus bestehenden Verträgen.

Neues H.G.B. § 492 übereinstimmend, nur der Schlufssatz ist anders redigiert: *unbeschadet des Anspruchs auf die vertragsmäfsige Vergütung.*

1. Es ist der Regel nach angemessen, dafs die Reederei eine ständige Vertretung hat, durch welche sie mit der Aufsenwelt in Berührung tritt. Der Geschäftsbetrieb der Reederei ist meistens ein kaufmännischer, und dieser würde geradezu unmöglich werden, sollte zu allen Geschäften, für welche oft ein rasches Handeln, ja ein sofortiges Zugreifen erforderlich ist, die Zustimmung von vierzig oder fünfzig, nicht selten entfernt vom Heimatshafen und von einander wohnenden, zuweilen wechselnden Mitreedern eingeholt werden. Deshalb verkörpert sich die Mehrheit der Mitreeder in dem Korrespondentreeder (Schiffsdirektor,

Schiffsdisponenten, dirigierenden Reeder, auch wohl Buchhalter)[1]. Derselbe ist der Geschäftsführer der Reederei, nicht aber etwa das Haupt der Reederei (Entsch. des O.A.G. zu Rostock vom 23. Mai 1867 — Goldschmidt Zeitschr. f. Handelsr. XIII S. 603 —; vgl. Cropp in Heises und seinen jurist. Abh. I S. 506 ff.). Er kann aus der Zahl der Mitreeder genommen, aber auch ein Fremder, er kann besoldet oder auch nicht besoldet sein (vgl. S. 263).

2. Nach dem H.G.B. ist die Bestellung eines Korrespondentreeders nur zulässig, nicht notwendig[2]). Die mecklenburg-schwerinische Einführungs-Verordnung enthält dagegen die (noch geltende) Bestimmung (§ 51):

Jedes Schiff, welches mehreren Eigentümern gehört, mufs einen Korrespondentreeder haben.

Derselbe mufs auch in das Schiffsregister eingetragen werden.

Dafs in Mecklenburg die Bestellung eines Korrespondentreeders gesetzlich vorgeschrieben ist, erklärt sich daraus, dafs dort die Reedereien regelmäfsig aus einer sehr grofsen Anzahl von Mitreedern bestehen. Wo dagegen nicht selten die Schiffe sich in den Händen von nur zwei oder drei Personen befinden, hat eine derartige gesetzliche Anordnung keinen Sinn. Darauf wurde auch auf der Hamburger Konferenz aufmerksam gemacht (Prot. S. 1520 f.).

3. Dafs der Korrespondentreeder aus der Zahl der Mitreeder durch einen Mehrheitsbeschlufs, sonst aber nur durch Einstimmigkeit sämtlicher Mitreeder bestellt werden kann, erklärt sich aus der gröfseren Gefahr, welche in der Bestellung eines Fremden liegt, da dieser durch kein eigenes Interesse mit dem Schiffe verbunden ist.

---

1) Das Institut des Korrespondentreeders findet sich auch aufserhalb Deutschlands. In Frankreich erscheint als solcher der *armateur* oder *armateur-gérant*, welcher selbst ein Mitreeder, aber auch ein Fremder sein kann, den die Mehrheit ernennt, Lyon-Caën Nr. 293. Caumont S. 213 N. 1 und 2, S. 215 N. 8, S. 240 N. 121; Laurin bei Cresp I S. 313 N. 19; Desjardins II S. 9, S. 13, S. 15 f. In Grofsbritannien und in den Vereinigten Staaten von Amerika hat diese Stellung der *ships husband*, welcher sich regelmäfsig bei Reedereien findet. Er ist meist ein Mitreeder, und zwar nicht selten der höchst beteiligte. (S. Abbott S. 84, 100 ff.; Maclachlan S. 186 ff.; Kent III S. 157.) Auch bei Schiffen, welche Aktiengesellschaften gehören, kann ein *ships husband* in anderm Sinn (*to superintendent the company's interest* gegenüber dem Vorstand) vorkommen (Maclachlan S. 187). Ist der *ships husband* einer der Mitreeder, so wird er auch wohl bezeichnet als *managing owner* (s. auch Maclachlan S. 191 f.). Wird dem *managing owner*, wie dies in einigen Gesetzen geschieht, der *ships husband* gegenübergestellt, so ist der letztere eben der Korrespondentreeder, der nicht auch Mitreeder ist. In Holland heifst der Korrespondentreeder Buchhalter: holl. H.G.B. Art. 326—328, 330—340. Vgl. im übrigen Art. 460 N. 1.

2) Auch nach den meisten fremden Rechten ist die Bestellung eines Korrespondentreeders bei der Reederei fakultativ; nur nach wenigen obligatorisch, so nach dem finnländischen Seeges. Art. 19, dem russischen (Art. 176), welche beide einstimmige Bestellung im Reedereivertrag fordern, in den drei skandinavischen Seegesetzen (§ 10), nach denen derselbe von der Mehrheit ernannt wird und im Inlande wohnen mufs.

4. Nach dem H.G.B. ist übrigens ein Mehrheitsbeschlufs nicht nur notwendig, um eine bestimmte Person zum Korrespondentreeder zu bestellen, sondern auch um die Vorfrage zu entscheiden, ob überhaupt ein Korrespondentreeder bestellt werden soll (Prot. S. 1521). Natürlich kann dieser Beschlufs auch von dem Mitreeder gefafst werden, welchem mehr als die Hälfte des Schiffs gehört. Dieser kann sich sogar selbst zum Korrespondentreeder machen.

5. Irgend eine Form für die Vollmacht, welche in der Bestellung zum Korrespondentreeder liegt, ist nicht vorgeschrieben, sie kann sowohl mündlich als schriftlich geschehen (wie bereits nach älterem Recht: Pöhls, Seerecht I S. 119). Auch eine Anmeldung bei der Schiffsregister-Behörde fordert das H.G.B. nicht[3]). Natürlich mufs die Absicht der Mitreeder, eine bestimmte Person zum Korrespondentreeder, d. h. zum ständigen Vertreter für die laufenden Angelegenheiten zu bestellen, klar erhellen, wenn schon diese Person in der ihr erteilten Vollmacht nicht gerade notwendigerweise als Korrespondentreeder bezeichnet werden mufs. Der Auftrag, die Mitreeder für einzelne bestimmte Geschäfte zu vertreten, oder auch dieselben an einem bestimmten auswärtigen Orte zu vertreten (Bestellung zum Korrespondenten oder Konsignatär — Ausdrücke, welche jedoch keine technische Bedeutung haben), würde niemals eine Bestellung zum Korrespondentreeder sein; vielmehr liegt hier ein einfaches Auftragsverhältnis vor, welches keinen gesetzlichen Inhalt hat, sondern lediglich nach dem Auftrage zu beurteilen ist (Entsch. des R.O.H.G. XVII S. 235 f.). Wohl aber würde der Mitreeder, welcher unter Mitwissen der übrigen Mitreeder, der Mitreeder, dem mehr als die Hälfte des Schiffs gehört (in diesem Fall auch der Schiffer), sogar dann, wenn er eigenmächtig und ohne deren Wissen, ja selbst wider deren Willen dauernd die Korrespondenz eines Schiffs besorgt, als Korrespondentreeder anzusehen sein. (Cropp in Heises und seinen jurist. Abh. I S. 525; vgl. Entsch. des Hamb. Handelsger. vom 24. August 1853 bei Ullrich, Sammlung Nr. 112.) Ein solcher hat dann eine ähnliche Stellung wie der mit freiem Ermessen angestellte Korrespondentreeder (Art. 463 Bem. Nr. 5).

6. Die freie Kündbarkeit des Verhältnisses des Korre-

---

3) Dagegen heifst es in der englischen *Merchant Shipping Act* von 1894 *sect. 59: The name and address of the managing owner for the time being of every British ship registered at any port or place in the United Kingdom shall be registered at the custom house of the ship's port of registry. Where there is not a managing owner there shall be so registered the name of the ship's husband or other person to whom the management of the ship is entrusted by or on behalf of the owner.* Dies ist lediglich im öffentlichen Interesse bei Strafe vorgeschrieben; ihm liegt die Anzeige vom Verlust des Schiffs ob (sect. 426). Eine privatrechtliche Bedeutung hat die Registrierung nicht Maclachlan S. 193. — Dänemark (§ 10) schreibt ebenfalls die Registrierung des Korrespondentreeders vor, was hier in betreff der Prozefslegitimation (N. 1 zu Art. 460) Bedeutung hat.

spondentreeders von seiten der Mitreeder entspricht den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts über Auftrag und Vollmacht (vgl. B.G.B. § 671 Abs. 1 im Gegensatz zu § 712 Abs. 1). Ebenso steht dem Korrespondentreeder das Recht zu, seinerseits zu jeder Zeit den ihm gewordenen Auftrag zurückzugeben, nur darf er dies nicht unzeitig thun, weil er sonst den Mitreedern für allen hierdurch erwachsenden Schaden nach den Mandatsgrundsätzen verhaftet sein würde (vgl. B.G.B. § 671 Abs. 2 und 3; § 712 Abs. 2 wird anzuwenden sein, wenn er Mitreeder ist), wie auch die Mitreeder bei einer von ihrer Seite — nicht dem Vertrage gemäfs — erfolgten Kündigung nicht nur zur vollen Leistung der dem Korrespondentreeder zugesicherten Vorteile, sondern auch zum Ersatz des ihm direkt durch die Kündigung verursachten Schadens verpflichtet sind. Dieser Schaden besteht aber höchstens in dem Fortbezug der verabredeten Vergütung bis zum Ablauf der Vertragszeit (vgl. B.G.B. § 324). Waren aber wichtige Gründe zur Entlassung vorhanden, so fällt jeder Anspruch fort (vgl. B.G.B. §§ 628, 712 Abs. 1). Wegen der Höhe der Vergütung s. S. 263. Übrigens ist kein Unterschied zwischen dem gleich durch den Reederei-Vertrag und dem erst später bestellten Korrespondentreeder zu machen. Auch der erstere kann durch blofsen Mehrheitsbeschlufs entlassen werden (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 161); denn es ist, wie auf der Hamburger Konferenz seitens eines Mitgliedes richtig bemerkt wurde, die Verbindung der Bestimmung über diese Persönlichkeit mit dem Reederei-Vertrag nur eine zufällige (Prot. S. 1502). Der Korrespondentreeder, welchem mehr als die Hälfte des Schiffs gehört, kann natürlich gegen seinen Willen gar nicht beseitigt werden (Prot. S. 1521 f.) Mit Auflösung der Reederei erlöschen die dem bestellten Korrespondentreeder gesetzlich zukommenden Befugnisse von selbst, und es liegt ihm nicht etwa die Vertretung der Mitreeder bei der Liquidation ob (so auch Entsch. des A.G. zu Celle vom 28. Mai 1868 — Seufferts Archiv XXIV Nr. 70 und unten Bem. zu Art. 473 Nr. 5). A. M. Wagner S. 201. Der Widerruf erfolgt stets mit Stimmenmehrheit[4]), auch wo nach Abs. 1 die Bestellung einstimmig geschehen mufste. Dafs letzteren Falls jeder Mitreeder allein widerrufen könne, wird ganz mit Unrecht von Wagner S. 201 behauptet.

Art. 460.

Im Verhältnis zu Dritten ist der Korrespondentreeder kraft seiner Bestellung befugt, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche der Geschäftsbetrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt.

Diese Befugnis erstreckt sich insbesondere auf die Ausrüstung,

4) Nach § 14 der skandinavischen Seegesetze kann der Korrespondentreeder auf Antrag einer Minorität aus triftigen Gründen abgesetzt werden.

Erhaltung und Verfrachtung des Schiffs, auf die Versicherung der Fracht, der Ausrüstungskosten und der Havereigelder, sowie auf die mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb verbundene Empfangnahme von Geldern.

Der Korrespondentreeder ist in demselben Umfange befugt, die Reederei vor Gericht zu vertreten.

Er ist befugt, den Schiffer anzustellen und zu entlassen; der Schiffer hat sich nur an dessen Anweisungen und nicht auch an die etwaigen Anweisungen der einzelnen Mitreeder zu halten.

Im Namen der Reederei oder einzelner Mitreeder Wechselverbindlichkeiten einzugehen oder Darlehen aufzunehmen, das Schiff oder Schiffsparten zu verkaufen oder zu verpfänden oder für dieselben Versicherung zu nehmen, ist der Korrespondentreeder nicht befugt, es sei denn, dafs ihm eine Vollmacht hierzu besonders erteilt ist.

Im übrigen bedarf es zu den Geschäften und Rechtshandlungen, welche er kraft seiner Bestellung vorzunehmen befugt ist, der in den Landesgesetzen etwa vorgeschriebenen Specialvollmacht nicht.

Neues H.G.B. § 493 streicht den letzten Absatz, weil dem B.G.B. das Erfordernis einer Specialvollmacht unbekannt ist; **im übrigen übereinstimmend.**

1. Art. 460 giebt den Umfang der Legalvollmacht des Korrespondentreeders Dritten gegenüber an, in betreff deren der Grundsatz des Art. 462 gilt. Die wirkliche Vollmacht desselben kann die gleiche, sie kann aber auch weiter oder enger sein (hierüber vgl. Art. 463). Hat der Korrespondentreeder seine Vollmacht überschritten, so kann der Dritte — wenn die Reeder nicht genehmigen und er sich auch nicht durch Berufung auf Art. 462 schützen kann — höchstens Ansprüche gegen dieselben aus dem Gesichtspunkt der *actio in rem verso utili* erheben (R.O.H.G. XXV Nr. 12), in Preufsen aus der nützlichen Verwendung, nach B.G.B. aus der Bereicherung (§§ 812, 818 B.G.B.).

2. Der Korrespondentreeder ist kein einfacher Bevollmächtigter, welcher nur, soweit der Auftrag reicht, seine Auftraggeber verpflichtet; sondern seine Stellung nimmt gewissermafsen die Mitte ein zwischen der des Prokuristen und der des Handlungsbevollmächtigten, obwohl der Referent der Hamburger Konferenz in erster Lesung es als seine Absicht aussprach, die Stellung des Korrespondentreeders der des Handlungsbevollmächtigten nachzubilden (Prot. S. 1523). Wie der Prokurist ist der Korrespondentreeder zur Vornahme aller Rechtshandlungen befugt, welche der Geschäftsbetrieb einer Reederei mit sich bringt, nicht einer derartigen Reederei, wie es heifsen müfste, wenn seine Stellung vollständig der eines Handlungsbevollmächtigten nachgebildet wäre (vgl. Art. 47 H.G.B). Andererseits darf er aber — wie der Handlungsbevollmächtigte — nur die Handlungen vornehmen, die gewöhnlich vorkommen. Ebenso zeigt sich diese Mittelstellung hinsichtlich der einzelnen Rechtshandlungen, zu deren

Vornahme der Art. 460 den Korrespondentreeder ausdrücklich ermächtigt, und deren Vornahme derselbe ihm abspricht.

Das Princip des Umfangs der Legalvollmacht des Korrespondentreeders ist im Abs. 1 ausgesprochen. Die in den folgenden Absätzen aufgeführten Handlungen, deren Vornahme dem Korrespondentreeder ausdrücklich eingeräumt wird, sind nur als Beispiele aufzufassen, nicht aber als nähere Begrenzung des allgemeinen Princips (Prot. S. 1526). Nur durch den Abs. 5 erhält Abs. 1 eine genauere Feststellung. Dem Korrespondentreeder wird nämlich nicht nur die Befugnis abgesprochen, das Schiff und Schiffsparten zu verkaufen und zu verpfänden und darauf Versicherung zu nehmen, sondern auch im Namen der Reederei oder einzelner Mitreeder Wechselverbindlichkeiten einzugehen und Darlehen aufzunehmen. Der Korrespondentreeder erscheint der Regel nach als der Vertreter der Reederei, nicht der einzelnen Mitreeder (Prot. S. 1523, 1525, 1531). Er kann aber daneben auch Bevollmächtigter der einzelnen Reeder sein, wie Abs. 5 andeutet (Prot. S. 1529/30) und nur als solcher darf er Versicherung für das Schiff nehmen (vgl. oben Art. 458 N. 3), während die Abs. 2 erwähnten Versicherungen zum Betriebe gehören[1]).

3. Eine Reederei ist so viel als irgend eine Reederei, es läfst sich die Vertretungsbefugnis des Korrespondentreeders weder auf Handlungen beschränken, wie sie gerade bei der von ihm vertretenen Reederei vorzukommen pflegen, noch auch auf solche, welche bei „derartigen“ Reedereien, wie diese es ist, üblich sind. Es ist daher ein vom Korrespondentreeder abgeschlossener

---

1) In der französischen Theorie und Praxis wird der *armateur-gérant* als *véritable mandataire* der Mitreeder bezeichnet, mit allen Rechten und Pflichten eines solchen in betreff der beim Reedereibetrieb gewöhnlich vorkommenden Angelegenheiten (Caumont S. 215 N. 8; Cresp-Laurin I S. 348, besonders N. 61; Ruben de Couder I S. 400 f. N. 3 ff.; Lyon-Caën N. 295). Er hat das Recht der selbständigen Prozefsführung. Doch legt die französische Jurisprudenz dem Korrespondentreeder die Pflicht auf, auch die Versicherung des Schiffs herbeizuführen (Lit. bei Laurin a. a. O. und bei Couder a. a. O. N. 8). Die englischen Seerechtsschriftsteller charakterisieren die Stellung des *ships husband* folgendermafsen: derselbe ist der *accredited agent of the owners, and they are bound by all contracts made on their behalf, or acts done within the scope of his authority for the purposes of the ship, in connection with her employment; provided, in respect of his contracts, that they be proper and necessary for the ship at the time. — He has no implied authority, however, to bind them by a contract for the lengthening of the ship, for instance, or a contract of insurance on the ship; for he is the agent of the part-owners, not as proprietors, in which respect they are divided and several, but as joint adventurers in their employment and partners in the traffic for profit or loss:* Maclachlan S. 190, vgl. S. 186 ff.: Abbot S. 100 f., vgl. oben S. 241 N. 9. Auffällig ist die Entscheidung, dafs er nicht befugt sei, eine geschlossene Charter wieder aufzuheben, Abbott S. 106. Seine Prozefslegitimation scheint auf dringende Fälle beschränkt zu sein, wenn er nicht gleichzeitig *partner* ist (vgl. Art. 456 N. 9). Über die Prozefslegitimation der *partners* s. Lindley: *on partnership* S. 272 ff. Das holländische H.G.B. sagt: der Buchhalter vertritt die Reederei und kann in deren Namen gerichtliche und aufsergerichtliche Handlungen vornehmen, soweit nicht diese

Frachtvertrag, laut dessen das Schiff nach einem transatlantischen Hafen gehen soll, vollkommen gültig, auch wenn dieses Schiff bis dahin immer nur Fahrten zwischen den Häfen der Ostsee gemacht hätte; ebenso ein Vertrag, der über Beförderung von Personen geschlossen wird, auch wenn das Schiff bis dahin lediglich dem Waren-Transport gedient hatte (Prot. S. 1526 f.). Ebenso ist es ein zu Recht bestehendes Geschäft, wenn der Korrespondentreeder Proviant von der Art angeschafft hat, wie solcher auf einem Passagier-Beförderungs-Dampfer vorkommt, aber nicht auf dem in Rede stehenden Schiff, etwa einem Kohlen- oder Heringsschiff, z. B. eingemachte Früchte und spanische Weine.

Der Abschlufs von Bugsier-, Bergungs- und Hülfeleistungsverträgen fällt ebenfalls unter die Geschäfte, welche der Betrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt, nicht aber die specielle Einrichtung eines Frachtschiffs zu diesen Zwecken vgl. Wagner S. 203.

4. Unter Ausrüstung eines Schiffs gehören alle Gegenstände, welche mit dem Schiffskörper nicht fest verbunden zur Durchführung der dem Schiff zufallenden Aufgaben, sowie zur Existenz der Besatzung notwendig sind, namentlich das gesamte Schiffsinventar, ferner Kohlen, Wasser, Proviant (vgl. Art. 480, 760 Dittmer: Handbuch der Schiffahrtskunde 1894 S. 107; Wagner S. 203). Dagegen fällt unter den Begriff Ausrüstung nicht die Bemannung des Schiffs. Auch diese gehört aber zu den Geschäften, die der Betrieb einer Reederei „gewöhnlich mit sich bringt" und ist daher dem Korrespondentreeder unterstellt, der somit die Zahl und die Gattungen der Schiffsleute feststellen und deren Heuerforderungen anerkennen und bezahlen kann (Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 343); das Gesetz hebt nur die Anstellung des Schiffers besonders hervor, da gewöhnlich letzterer wieder die Schiffsleute annimmt (vgl. Art. 495). Der Korrespondentreeder ist „die Mittelsperson", durch welche „der Verkehr des Schiffers mit der Reederei gewissermafsen hindurchgeht". Von dem Korrespondentreeder hat der Schiffer sich Instruktion zu erbitten, sich mit den nötigen Geldmitteln versehen zu lassen und umgekehrt hat er an diesen die Überschüsse von den vereinnahmten

---

Fähigkeit durch das Gesetz selbst oder besondere Bestimmungen des Reedereikontrakts beschränkt ist (Art. 327). Es wird demselben nun einerseits die vollständige Leitung eingeräumt in allen Dingen, die zur Erhaltung des Schiffs, zur Ausrüstung, Verproviantierung, Befrachtung desselben erforderlich sind (Art. 330). Andererseits wird die Zustimmung der Mitreeder zu jeder neuen Reise und neuen Befrachtung für erforderlich erklärt, wenn nicht dem Buchhalter in dieser Hinsicht ausgedehntere Befugnisse durch den Reedereikontrakt eingeräumt sind (Art. 331). Versicherung des Schiffs seitens des Buchhalters ohne ausdrückliche Ermächtigung aller Mitreeder ist unstatthaft (Art. 333). In dem finnländischen Seegesetz Art. 12 und den skandinavischen Gesetzen (§§ 10 ff.) — ähnlich Spanien Art. 595, 597 — ist den Korrespondentreedern die unbedingte Prozefslegitimation in allen Prozessen, für und gegen die Reederei gegeben. Belgien (Art. 10) beschränkt dies auf *tout ce, qui est relatif à l'armement et l'expédition*).

Frachtgeldern und seine Geschäftsberichte einzuschicken, ihm auch Rechnung zu legen. Es erklärt sich dies, sowie die ausdrückliche Bestimmung, dafs der Schiffer etwaigen Anweisungen der einzelnen Mitreeder keine Folge zu leisten hat, daraus, dafs der Schiffer von der Reederei, nicht aber von den einzelnen Mitreedern seine Anstellung erhält, auch nicht Geschäftsführer der letzteren, sondern der ersteren ist (Entsch. des O.A.G. zu Rostock vom 23. Mai 1867 in Goldschmidt Zeitschr. XIII S. 603—605).

Die Erhaltung des Schiffs befafst jede Reparatur, so lange das Schiff nicht kondemniert ist (vgl. die Einschränkung nach innen im Art. 463 Abs. 2).

5. Zur Empfangnahme von Geldern ist der Korrespondentreeder befugt, weil er auch die Ausgaben der Reederei zu bestreiten hat; es liegt ihm eben die Besorgung der Geldangelegenheiten der Reederei und die Führung der Reederei-Kasse ob. Die Mitreeder haben daher nicht nur eine ihm verabfolgte Zahlung als ihnen geschehen anzuerkennen, sondern auch für alle sich daran knüpfenden Folgen einzustehen. Ist daher dem Korrespondentreeder vom Befrachter ein Frachtvorschufs gezahlt worden und dieser, weil infolge eines Seeunfalls keine Fracht verdient wurde, zurückzuzahlen, so haften die Mitreeder dafür, auch wenn derselbe nicht dem Schiffe zu Gute gekommen, sondern vom Korrespondentreeder veruntreut sein sollte. Dafs der Korrespondentreeder nur zur Empfangnahme solcher Gelder legitimiert ist, welche im gewöhnlichen Geschäftsbetriebe eingehen, erklärt sich daraus dafs sonst die entsprechende Beschränkung seiner Vertretungsbefugnis ihre Bedeutung verlieren würde.

6. Die Befugnis des Korrespondentreeders zur Führung von Prozessen ist in derselben Weise beschränkt, wie die zur Eingehung von Rechtsgeschäften; d. h. er kann nur über solche Sachen namens der Reederei prozessieren, die auch den Gegenstand eines von ihm gültig abzuschliefsenden Rechtsgeschäfts hätten bilden können[2]). (Prot. S. 1527 f, S. 3743.)

Aus der dem Korrespondentreeder gewährten Befugnis läfst sich eine Verpflichtung desselben dritten Personen gegenüber, die Reederei prozessualisch zu vertreten, ebenso wenig herleiten, wie

2) In der Darstellung des Seerechts in dem Endemannschen Handb. IV S. 67 f. hatte Lewis den Satz aufgestellt, der Korrespondentreeder habe die Befugnis zur prozessualen Vertretung der Reederei als Beklagten nur, wo eine Haftung mit Schiff und Fracht in Frage stehe, nicht aber, wenn eine persönliche Haftung der einzelnen Mitreeder in Betracht komme. Er glaubte dies aus dem Umstande folgern zu müssen, dafs der Korrespondentreeder Vertreter der Reederei als solcher, nicht der einzelnen Mitreeder ist und daher nur das eigentliche Reedereivermögen (Schiff und Fracht) vertreten dürfe. Allein da durch die Rechtshandlungen des Korrespondentreeders die Mitreeder auch persönlich verpflichtet werden können, so mufs er die Reederei als Beklagte selbst dann vertreten dürfen, wenn die persönliche Haftung der Mitreeder in Frage steht. Lewis hat daher jene Ansicht in der zweiten Auflage des Kommentars zurückgenommen.

aus der ihm in den Abs. 1 und 2 des Artikels eingeräumten Befugnis zur Vornahme gewisser aufsergerichtlicher Handlungen das Recht irgend eines Dritten, die Vornahme derartiger Handlungen vom Korrespondentreeder zu fordern (Entsch. des R.G. I S. 296[3]); wie denn auch auf der Hamburger Konferenz der in zweiter Lesung gegebenen Anregung, dem Korrespondentreeder die Verpflichtung zur gerichtlichen Vertretung der Reederei in demselben Umfange aufzuerlegen, in welchem ihm die Berechtigung dazu zugeschrieben würde, keine Folge gegeben wurde (Prot. S. 3743).

In den Prozessen, welche der Korrespondentreeder führt, ist eine Nennung der einzelnen Reeder nicht erforderlich (Art. 461). Es wird rubriziert „die Reederei des Schiffs N. vertreten durch den R. als Korrespondentreeder“ (vgl. R.O.H.G. VIII Nr. 81, VII Nr. 38). Aus den gegen die „Reederei“ ergangenen Urteilen ist eine direkte Vollstreckung in das gesamte Seevermögen einschliefslich des Schiffs selbst möglich, es steht die „Reederei“ in dieser Beziehung einer Handelsgesellschaft gleich. Dagegen kann freilich nach Art. 671 C.P.O. das Urteil gegen die einzelnen Reeder persönlich nur dann vollstreckt werden, wenn dieselben in dem Urteil und der Klausel einzeln genannt sind. Es mufs also, wenn dies nicht geschehen, zur Erlangung der Klausel auf Grund des rechtskräftigen gegen den Korrespondentreeder ergangenen Urteils nochmals gegen die einzelnen Reeder, welche materiell durch dasselbe gebunden sind, geklagt werden, vgl. Wagner S. 204. Die beschränkte Legitimation des Korrespondentreeders zur Führung von Prozessen wird in der Praxis wenig empfunden, weil der Schiffer unbeschränkt passiv legitimiert ist, soweit das Seevermögen in Frage kommt (vgl. Art. 764).

7. Dafs der Korrespondentreeder keine Darlehns- und Wechselschulden für die Reederei machen darf, erklärt sich dadurch, dafs er nicht befugt ist, ohne besondere Ermächtigung der-

3) Das R.G. weist darauf hin, dafs das H.G.B. da, wo es eine Pflicht der Vertreter zur prozessualischen Vertretung statuieren wolle, nämlich bei den firmierenden Socien und den Liquidatoren der offenen Handelsgesellschaft, den Komplementaren der Kommanditgesellschaft und dem Vorstande der Aktiengesellschaft — den natürlichen resp. gesetzlichen Organen von Rechtssubjekten (im Gegensatz zu den fakultativen Vertretern, als welche Korrespondentreeder und Prokuristen erscheinen) —, sich stets der Ausdrücke bediene, „die Gesellschaft wird vor Gericht vertreten“ (Art. 117, 167, 227), „sie haben die Gesellschaft gerichtlich zu vertreten“ (Art. 137); auch ausdrücklich verordne, dafs Zustellungen an die Gesellschaft mit rechtlicher Wirkung an eine der bezeichneten, zur Vertretung berechtigten Personen geschähen (Art. 117 Abs. 2, 144 Abs. 3, 167 Abs. 2, 235). — Der § 159 der R.C.Pr.O., wonach die Zustellung „an den Generalbevollmächtigten, sowie in den durch den Betrieb eines Handelsgewerbes hervorgerufenen Rechtsstreitigkeiten an den Prokuristen mit gleicher Wirkung, wie an die Partei selbst“ erfolgt, kann auf den Korrespondentreeder keine Anwendung finden, da dieser weder unter die eine noch die andere Kategorie fällt. Gegen das Reichsgericht polemisiert Wagner S. 204, stimmt aber doch im Resultat bei.

selben Landvermögen der Reeder der See anzuvertrauen. Macht er selbst Vorschüsse (vgl. Art. 463 Bem. Nr. 6, 467), so können die Mitreeder gegenüber seiner Regrefsforderung einwenden, dafs die Ausgabe nicht von ihnen beschlossen war oder dafs sie, nachdem die Mehrheit eine solche beschlossen hatte, ihre Schiffspart aufgegeben haben (Art. 468). Dieser Einwand wäre dem Dritten gegenüber nicht möglich. Der Korrespondentreeder kann auch nicht den Schiffer für Rechnung der Reederei bei einem Dritten accreditieren, dies stände der direkten Aufnahme von Darlehen gleich (R.O.H.G. Entsch. Bd. 25 Nr. 12).

Art. 461.

Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Korrespondentreeder als solcher innerhalb der Grenzen seiner Befugnisse geschlossen hat, wird die Reederei dem Dritten gegenüber auch dann berechtigt und verpflichtet, wenn das Geschäft ohne Nennung der einzelnen Mitreeder geschlossen ist.

Ist die Reederei durch ein von dem Korrespondentreeder abgeschlossenes Geschäft verpflichtet, so haften die Mitreeder in gleichem Umfange (Art. 452), als wenn das Geschäft von ihnen selbst geschlossen wäre.

Neues H.G.B. § 494 übereinstimmend.

1. Wenn die Reederei durch ein vom Korrespondentreeder geschlossenes Geschäft verpflichtet werden soll, so müssen zwei Voraussetzungen vorhanden sein: 1. der Korrespondentreeder mufs innerhalb der Grenzen seiner Befugnisse, wie diese durch Art. 460 gezogen sind, das Geschäft abgeschlossen haben. 2. Der Korrespondentreeder mufs als solcher das Geschäft geschlossen haben. Dazu ist es allerdings nicht erforderlich, dafs derselbe ausdrücklich unter Hinweis auf seine Qualität als Korrespondentreeder eines bestimmten Schiffs gehandelt hat; vielmehr genügt es (Art. 52 H.G.B., § 164 B.G.B.), wenn die Umstände ergeben, dafs nach dem Willen der Kontrahenten das Geschäft für die Reederei eingegangen werden sollte (vgl. Entsch. des R.O.H.G. XV S. 122). Hat er dagegen ein Geschäft, das an sich auch in seinen Wirkungskreis fallen könnte, ausdrücklich als der Bevollmächtigte eines oder einiger Mitreeder abgeschlossen, z. B. gewisse Arten von Lebensmitteln gekauft (weil etwa jene Mitreeder selbst mit dem Schiffe fahren wollten), oder ist er, ohne anzudeuten, dafs er als Korrespondentreeder eines bestimmten Schiffs kontrahieren wolle, einen Vertrag solcher Art eingegangen, so verpflichtet er im ersteren Falle lediglich seinen Auftraggeber, im zweiten sich selbst, und zwar letzteres sogar dann, wenn das Geschäft im Interesse des Schiffs, als dessen Korrespondentreeder er fungiert, ausschliefslich oder zugleich eingegangen, z. B. der Proviant für dieses Schiff, oder unter anderen auch für dieses Schiff angeschafft war (vgl. Prot. S. 1579 f.).

2. Die Reederei haftet für Rechtsgeschäfte des Korrespondentreeders, nicht für Delikte desselben (s. Prot. S. 1580 f.).

3. Die Verpflichtung der Reederei durch den Korrespondentreeder hat die persönliche Haftung der einzelnen Mitreeder zur Folge[1]) und nicht, wie bei der Vertretung durch den Schiffer, die Haftung blofs mit Schiff und Fracht (Prot. S. 1581, S. 3733). Der Hinweis auf den Art. 452 hat lediglich die Bedeutung, dafs eine persönliche Haftung der Mitreeder da nicht Platz greift, wo eine Haftung mit Schiff und Fracht allein auch bei einem vom Reeder selbst abgeschlossenen Geschäft eintreten würde, d. h. im Fall der Ziffer 2 des Art. 452.

Art. 462.

Eine Beschränkung der im Art. 460 bezeichneten Befugnisse des Korrespondentreeders kann die Reederei einem Dritten nur insofern entgegensetzen, als sie beweist, dafs die Beschränkung dem Dritten zur Zeit des Abschlusses des Geschäfts bekannt war[1]).

Neues H.G.B. § 495 übereinstimmend.

Die Beschränkung der dem Korrespondentreeder durch das Gesetz beigelegten Befugnisse ist im Interesse des Verkehrs zwar nicht, wie beim Prokuristen, für wirkungslos erklärt, aber sie hat nur eine begrenzte Wirkung. Sie gilt nämlich blofs dann, wenn sie zur Zeit des Vertragsabschlusses dem anderen Kontrahenten bekannt war. Die Beschränkung kann gleich bei der Bestellung des Korrespondentreeders beliebt, sie kann aber auch erst später hinzugefügt sein. Sie kann im letzteren Falle eine generelle oder eine specielle sein, d. h. sich auf alle Fälle einer bestimmten Art beziehen oder nur mit Rücksicht auf einen einzelnen Fall aufgestellt sein in Gestalt einer dem Korrespondentreeder für die Vornahme einer bestimmten Handlung erteilten Instruktion (Prot. S. 3795). Sie kann z. B. darin liegen, dafs der Korrespondentreeder ermächtigt wird, einen ihm passend scheinenden Frachtvertrag einzugehen, jedoch nur nach einem europäischen Hafen. Ist eine solche Beschränkung dem Dritten bekannt, so kann sie ihm um deswillen entgegengesetzt werden, weil er arglistig handelt, wenn er in der Absicht, die Mitreeder persönlich oder doch die Reederei mit Schiff und Fracht in Anspruch zu nehmen, ein Geschäft mit dem Korrespondentreeder abschliefst, dessen Abschlufs, wie er weifs, dem letzteren ausdrücklich untersagt war. Nach

---

1) Das holländ. H.G.B. räumt auch in diesem Falle den Mitreedern das Recht des Abandons ein (Art. 335). Doch cessiert das Abandonrecht, wenn der Korrespondentreeder im besonderen Auftrage oder mit Vorwissen der Reederei die betreffenden Handlungen vornimmt (Art. 336). Vgl. oben S. 226 N. 21[a].

1) Dieselbe Vorschrift im Interesse des Verkehrs mit gutgläubigen Dritten haben die skandinavischen Seegesetze (§ 11) und das angloamerikanische Recht, soweit der Korrespondentreeder selbst *partner* (nicht blofs *partowner*) ist, vgl. oben Art. 456 N. 9; den übrigen Seerechten ist diese Vorschrift unbekannt.

dem Wortlaut des H.G.B. tritt diese Wirkung nur ein, wenn die Beschränkung dem Dritten „bekannt war". Allein wenn irgendwo, so trifft hier der Satz: *lata culpa dolus est* zu, und es ist demgemäfs dem „Bekanntsein" das „Bekanntseinmüssen" gleich zu stellen; die Beschränkung also auch dem entgegenzusetzen, dem sie zur Zeit des Abschlusses des Geschäfts zwar nicht bekannt war, aber lediglich infolge seiner eigenen groben Nachlässigkeit (Prot. S. 1531 f.). So auch Wagner S. 207. A. M. Laband Goldschm. Zeitschr. X S. 29; Jebens Centralorgan I S. 384. Es kann z. B. schwerlich einen Unterschied begründen, ob der Befrachter aus der Vollmacht des Korrespondentreeders ersehen hat, dafs diesem der Abschlufs von Verfrachtungsverträgen nach transatlantischen Orten untersagt war, oder ob er die diese Beschränkung enthaltende Vollmacht bis zu diesem Passus durchzulesen unterlassen hat, obwohl ihm dieselbe mitgeteilt war. Allerdings hat das H.G.B. im Art. 25 Abs. 3 und Art. 46 Abs. 2 es für nötig befunden, dem „Kennen" ausdrücklich das „Kennen müssen" gleich zu stellen, aber lediglich um hinsichtlich des Wortes „Kennen" in Abs. 2 des Art. 25 und Abs. 1 des Art. 46 die aus den allgemeinen Grundsätzen sich von selbst ergebende Ausdehnung auf das „Kennen müssen" (als in diesen Stellen der Absicht des Gesetzgebers widersprechend) unmöglich zu machen. Das Gleiche gilt von § 15 Abs. 2 und § 54 Abs. 3 neues H.G.B. im Gegensatz zu § 15 Abs. 1 desselben (vgl. § 932 B.G.B.). Ob sich grobe Fahrlässigkeit als Grund des Nichtkennens bezeichnen läfst, ist immer nur nach den Umständen des konkreten Falles zu ermessen. Keinesfalls wird man es schon als solche bezeichnen dürfen, wenn der Dritte, wo keine Verdachtsmomente vorlagen, es nicht für nötig befunden hat, nachzuforschen, ob nicht etwa die Vollmacht beschränkt wäre (*L. 6, L. 9 § 2 De iur. et fact. ignor. 22, 6; L. 11 § 3 De inst. act. 14, 3*). Auch ist der Dritte nicht verpflichtet, Erkundigungen darüber einzuziehen, ob der Korrespondentreeder die zu dem Rechtsgeschäft, welches er abschliefst, nach Art. 463 etwa erforderliche Beschlufsfassung der Mitreeder herbeigeführt hat; denn diese Bestimmung bezieht sich nur auf das Verhältnis des Korrespondentreeders zur Reederei.

Art. 463.

Der Reederei gegenüber ist der Korrespondentreeder verpflichtet, die Beschränkungen einzuhalten, welche von derselben für den Umfang seiner Befugnisse festgesetzt sind; er hat sich ferner nach den gefafsten Beschlüssen zu richten und dieselben zur Ausführung zu bringen.

Im übrigen ist der Umfang seiner Befugnisse auch der Reederei gegenüber nach den Bestimmungen des Art. 460 mit der Mafsgabe zu beurteilen, dafs er zu neuen Reisen und Unternehmungen, zu aufsergewöhnlichen Reparaturen, sowie zur Anstellung oder Ent-

lassung des Schiffers vorher die Beschlüsse der Reederei einholen mufs.

Neues H.G.B. § 496 übereinstimmend.

1. Dieser Artikel behandelt das Verhältnis des Korrespondentreeders zu den Mitreedern. Der Korrespondentreeder ist der Geschäftsführer der Mitreeder und hat demgemäfs ihre Beschlüsse auszuführen und seine Handlungsweise nach diesen einzurichten. Thut er dies nicht, so haftet er den Mitreedern für allen daraus erwachsenden Nachteil, ohne Rücksicht darauf, ob das durch den Beschlufs der Mitreeder betroffene Geschäft in den gesetzlichen Wirkungskreis des Korrespondentreeders fällt oder nicht, ohne Rücksicht darauf, ob das Geschäft gemäfs dem vorangegangenen Artikel von den Mitreedern Dritten gegenüber angefochten werden kann oder nicht.

2. Der Abs. 2 des Artikels zählt die (wichtigeren) Geschäfte auf, welche der Korrespondentreeder nur nach dem Beschlufs der Mitreeder abschliefsen soll. Die Gültigkeit des Geschäfts nach aufsen ist dadurch freilich in keiner Weise bedingt. Der Schiffer z. B., den der Korrespondentreeder anstellt, ohne vorher die Mitreeder befragt zu haben, ist gültig angestellt, und ebenso binden alle von demselben innerhalb seines Wirkungskreises abgeschlossenen Geschäfte die Mitreeder. Allein der Reederei gegenüber hat in diesen Fällen das Nichteinholen eines Reedereibeschlusses dieselbe Wirkung, wie in allen Fällen die Mifsachtung eines Reedereibeschlusses, d. h. der Korrespondentreeder macht sich verantwortlich für allen Schaden, der dadurch den Mitreedern erwächst.

3. Der Begriff der „neuen Reise" im Sinne des zweiten Titels ist nicht nur für die Befugnisse des Korrespondentreeders, sondern auch für die Abandonbefugnis der Mitreeder erheblich (vgl. Art. 468). Das Gesetz braucht das Wort „Reise" in den verschiedenen Titeln in verschiedenem Sinn, so dafs ein allgemeiner Begriff der „Reise" nicht feststeht. Es unterscheidet eine Heuerreise (vgl. Art. 517 ff.), Frachtreise (Art. 581 ff.), Bodmereireise (Art. 680), Reise im Sinne des zehnten Titels — Schiffsgläubiger — (Art. 760). Es wird hier (im zweiten Titel) unter einer „neuen Reise" lediglich eine solche verstanden, „deren Ausführung nicht schon früher beschlossen war". Eine Reederei kann gleichzeitig eine oder mehrere Frachtreisen beschliefsen, oder sie kann beschliefsen, dafs der Schiffer mit dem Schiff auf bestimmte Zeit (z. B. bis zur nächsten Überwinterung) hinausgesandt wird, um selbständig oder unter Kontrolle des Korrespondentreeders Frachten aufzusuchen. Soweit die Tragweite eines solchen früheren Beschlusses reicht, liegt eine „neue Reise" nicht vor. Insbesondere ist unerheblich, ob im Laufe des vorher beschlossenen Unternehmens eine neue Ausrüstung des Schiffs notwendig wurde (z. B. nach Unfall im Nothafen oder nach einer der früher beschlossenen mehreren Frachtreisen), oder ob andrerseits das Schiff bei Beendigung

des vorher beschlossenen Unternehmens noch so ausgerüstet war, dafs es ohne eine neue Ausrüstung im stande war, noch eine neue Frachtreise zu unternehmen. Im ersteren Falle ist die Reedereileitung befugt, ohne neuen Beschlufs in Ausführung des früheren Beschlusses die neue Ausrüstung zu beschaffen, im letzteren Fall darf sie das Schiff nicht ohne neuen Beschlufs in See senden, obwohl eine neue Ausrüstung dazu nicht nötig ist. Dieser Sinn ergiebt sich deutlich aus den Beratungen der Hamburger Konferenz (Prot. S. 1517, 1519, 3722, 3723). In zweiter Lesung (Prot. S. 3722) wurde ausdrücklich ein Antrag, die Befugnisse der Reedereileitung dahin zu erweitern, dafs ein neuer Beschlufs nur dann erforderlich sein solle, wenn die neue Reise eine neue Ausrüstung nötig mache, abgelehnt. Es wurde dabei von der Mehrheit betont: „wenn auch augenblicklich keine besondere Ausrüstung notwendig sei, so könne doch die Ausführung sehr erhebliche Kosten und Einzahlungen erfordern, denen der Mitreeder schon im voraus (durch Abandon) auszuweichen in der Lage sein müsse". Es ist hierbei auch auf die Folgen zu verweisen, welche nach Art. 777 jede neue Reise für den Reeder hat. Hiernach kann die von dem R.O.H.Gericht (Entsch. Bd. 22 S. 290) aufgestellte Definition der neuen Reise „jede Reise, die nicht schon früher beschlossen war, die sich nicht als Ausführung oder Vollendung einer schon begonnenen darstellt und die eine neue Ausrüstung zum Beginn der Fahrt erfordert", nicht als richtig erachtet werden. Lewis stimmte in der zweiten Auflage des Kommentars dieser Definition bei, Wagner identifiziert S. 220 und 221 den Begriff der „neuen Reise" im Sinne der Art. 463, 468 mit einer neuen Reise im Sinne des Art. 760, will aber vom Schiffer beschlossene Reisen überhaupt ausnehmen. Letzteres ist nur dann richtig, wenn der Schiffer ganz eigenmächtig — ohne vorhergehende allgemeine oder specielle Ermächtigung der Reederei beziehentlich des Korrespondentreeders — Reisen unternommen hätte, was in der Praxis wohl kaum vorkommt. —

Werden aber im Laufe eines solchen früher von der Mehrheit beschlossenen Unternehmens aufsergewöhnliche Reparaturen nötig, so mufs der Korrespondentreeder neuen Mehrheitsbeschlufs extrahieren: er darf nicht sagen, dafs auch die Vornahme solcher durch den früheren Beschlufs gedeckt sei (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 22 S. 295). Die Abandonbefugnis steht in diesem Falle unter anderer Regel (vgl. Art. 468).

4. Über eine Entschädigung für die Mühewaltung des Korrespondentreeders bestimmt das Gesetz nichts, setzt aber das Vorkommen von Vertragsabreden in dieser Beziehung voraus (vgl. Art. 459 — neues H.G.B. § 492 — Abs. 2). Nach Art. 290 H.G.B. (§ 354 neues H.G.B.) wird er eine solche nach üblichen Sätzen fordern können, wenn er Kaufmann ist. Es pflegen bestimmte Prozente der Bruttoeinnahmen bewilligt zu werden, in Nordamerika

$2^1/_2$% (Parsons I S. 110), in England je nach den Gebräuchen des Hafens (Maclachlan S. 187). Das Hamburger Handelsgericht hat in einer Entscheidung vom 18. März 1872 (H.G.Z. V Nr. 206) eine Entschädigung verweigert.

5. Der Art. 463 giebt den Umfang der Legalvollmacht des Korrespondentreeders nach innen gegenüber den Reedern an. Diese Vollmacht gilt nur, soweit nicht ausdrücklich oder stillschweigend (durch konkludente Handlungen) eine andere — weitere oder engere — Vollmacht erteilt ist (vgl. R.O.H.G. VIII S. 64). Sehr häufig wird dem Korrespondentreeder in betreff neuer Reisen des Schiffs und dessen Reparaturen in den Vollmachten freies Ermessen eingeräumt, ihm auch die Versicherung des Cascos überlassen (vgl. Art. 460 Bem. Nr. 2), und wenn der Korrespondentreeder ohne eine solche ausdrückliche Vollmacht in dieser freieren Weise seit Jahren in Kenntnis der Mitreeder und ohne deren Widerspruch die gesamten Reedereigeschäfte geführt hat, so muſs er dazu, selbst wenn die Parten inzwischen in andere Hände gegangen sind, auch weiter als ermächtigt gelten, bis ein Widerspruch erfolgt. Jedoch ist Vorsicht bei der Anwendung dieses Satzes geboten und namentlich scharfe Prüfung, ob die Reeder auch wirklich von diesen Überschreitungen der gesetzlichen Vollmacht Kenntnis hatten und eine solche Dauer dieses Betriebes vorliegt, daſs man von einer Übung sprechen kann. Es darf nicht die stillschweigende Genehmigung einer einzelnen Überschreitung mit dem Willen verwechselt werden, daſs auch künftig so gehandelt werden dürfe. Bei einer solchen weitergehenden Vollmacht wächst auch die Pflicht des Korrespondentreeders, z. B. das von ihm bisher versicherte Casco des Schiffs auch ferner unter Versicherung zu halten. Es ist weiter zu beachten, daſs, wenn in dieser Weise der Korrespondentreeder geradezu an die Stelle der Mehrheit tritt, dadurch das Abandonrecht des einzelnen Mitreeders (Art. 468) nicht verkümmert werden darf. Der Korrespondentreeder muſs also, wie er sonst regelmäſsig als Organ der beschlieſsenden Mehrheit zu thun pflegt (Entsch. R.O.H.G. Bd. 22 S. 293), nunmehr seine Beschlüsse, neue Reisen und Reparaturen (im Sinn des Art. 468) vornehmen zu wollen, den Reedern melden, um ihnen Gelegenheit zu geben, sich darüber schlüssig zu werden, ob sie diese neuen Risikos mit unternehmen oder lieber abandonnieren wollen. Es darf nie angenommen werden, daſs die Mitreeder dauernd auch auf dies Recht verzichten, wenn sie auf gelegte Rechnung des Korrespondentreeders in früheren Jahren nichts erinnert haben. Sie haben das Recht, immer wieder zu erwägen, ob sie von ihrem gesetzlichen Recht Gebrauch machen wollen, und Verzichte für die Zukunft würden auch Besitznachfolger niemals binden.

6. Hat der Korrespondentreeder in den Fällen, in denen dies erforderlich ist, es versäumt, einen Reedereibeschluſs zu extrahieren, so kann dies Versehen durch nachfolgende Ge-

nehmigung der Reedermehrheit geheilt werden. Ist eine solche Genehmigung erteilt, so steht dieselbe in allen Beziehungen einem dem Handeln vorhergehenden Reedereibeschlufs gleich. Es kann also diese Genehmigung noch den nicht zustimmenden Mitreedern mit der Wirkung gemeldet werden, dafs sie an dieselbe auch in den Fällen des Art. 468 gebunden sind, falls sie nicht binnen der dort vorgeschriebenen Frist den Abandon (Art. 468) erklären (R.O.H.G.Entsch. Bd. 22 S. 295, vgl. jedoch Art. 466).

7. Über die Frage, wie weit der Korrespondentreeder ohne besondere Beschlüsse solche Schulden der Reederei tilgen darf, wegen deren dieselbe nur mit Schiff und Fracht haftet, wie weit er Einschüsse fordern kann und über Vorschüsse des Korrespondentreeders s. Bem. zu Art. 467.

Art. 464.

Der Korrespondentreeder ist verpflichtet, in den Angelegenheiten der Reederei die Sorgfalt eines ordentlichen Reeders anzuwenden.

Neues H.G.B. § 497 übereinstimmend.

1. Der Artikel fordert vom Korrespondentreeder die Beobachtung der Sorgfalt eines ordentlichen Reeders, wenn er die Angelegenheiten der Reederei oder der einzelnen Reeder (vgl. Art. 460 Bem. Nr. 2) besorgt, ohne Unterschied, ob er Mitreeder des Schiffs ist oder nicht, ob er die Angelegenheiten besorgt auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse, oder infolge einer besonderen, durch Reedereibeschlufs ihm erteilten Vollmacht, oder darüber hinaus als Geschäftsführer ohne Auftrag.

2. Wenn das H.G.B. in diesem Artikel von der Sorgfalt eines ordentlichen Reeders spricht, so versteht es darunter, wie an anderen Stellen (Art. 282, 361, 380) unter der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns, einen mit Rücksicht auf den besonderen Gewerbebetrieb bedingten, besonderen Grad von Sorgfalt. Auch innerhalb derselben gewerblichen Verhältnisse ist nicht stets ein und derselbe Mafsstab an das Thun und Lassen einer Person, also eines Kaufmanns, eines Fuhrmanns, eines Reeders, eines Schiffers anzulegen, vielmehr sind hier innerhalb der einzelnen Kreise immer auch die Besonderheiten des Gewerbebetriebes der gerade in Rede stehenden Art in Betracht zu ziehen. Wo die Sorgfalt eines ordentlichen Reeders gefordert wird, wird man nicht von jedem Verpflichteten die Berücksichtigung aller Umstände verlangen können, worauf die weitgehenden Spekulationen des Grofsreeders und des genialen Kaufmanns beruhen, sondern nur die Beobachtung derjenigen Regeln, welche in einem Geschäftsbetriebe gerade seiner Art allgemein beobachtet zu werden pflegen; und ein Versehen wird nur da anzunehmen sein, wo eine Handlung oder Unterlassung im Kreise derer, welche dasselbe Gewerbe wie der Verpflichtete und etwa in demselben Umfange betreiben, als ein Versehen betrachtet wird. Der Korre-

spondentreeder würde sich eines Versehens schuldig machen, wenn er nicht dafür sorgte, dafs der Schiffer in fremden Orten den erforderlichen Kredit fände; wenn er das disponibel gewordene Schiff liegen liefse, ohne sich nach einer neuen Fracht umzusehen, während solche zu haben waren; aber man wird es regelmäfsig nicht für ein Versehen halten, wenn er in dem Hafen, wo das Schiff lag, einen Frachtkontrakt abschlofs, ohne zu untersuchen, ob nicht in irgend einem fremden Hafen vorteilhaftere Frachtbedingungen zu erhalten waren. Es gehört zur Sorgfalt eines ordentlichen Reeders, soweit dem Korrespondentreeder Versicherung obliegt, zum vollen Wert des versicherten Objekts zu versichern (Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 65); der Korrespondentreeder wird regelmäfsig verpflichtet sein, den Vorschufs, welchen er für die Mitreeder geleistet und für welchen diese persönlich haften (vgl. Art. 467 Bem. Nr. 1), zu versichern, da diesen gewöhnlich die Existenz und die Gröfse der für sie geleisteten Vorschüsse noch nicht bei Beginn der Reise, sondern erst bei der späteren Rechnungslegung des Korrespondentreeders bekannt wird, und sie daher meist nicht im stande sind, ihrerseits Versicherung dafür zu nehmen (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 118f.); aber man wird nicht von ihm verlangen können, dafs das Schiff bei mehreren Gesellschaften versichert wird, um die von Insolvenzen solcher den Reedern drohende Gefahr zu verringern[1]). Vgl. unten S. 270.

Art. 465.

Der Korrespondentreeder hat über seine die Reederei betreffende Geschäftsführung abgesondert Buch zu führen und die dazu gehörigen Belege aufzubewahren. Er hat auch jedem Mitreeder auf dessen Verlangen Kenntnis von allen Verhältnissen zu geben, die sich auf die Reederei, insbesondere auf das Schiff, die Reise und die Ausrüstung beziehen; er mufs ihm jederzeit die Einsicht der die Reederei betreffenden Bücher, Schriften und Papiere gestatten.

Neues H.G.B. § 498 übereinstimmend.

Aus der Stellung, welche der Korrespondentreeder den Mitreedern gegenüber einnimmt, folgt, dafs diese, und zwar jeder einzelne, in der Lage sein müssen, seine Geschäftsführung zu kontrollieren. Daraus erklären sich die Bestimmungen dieses Artikels. In betreff der Buchführung verordnet das Gesetz: 1. Der

---

1) Das holländ. H.G.B. (Art. 332), welches gleichfalls den Buchhalter haften läfst für allen Schaden, der durch seine „*schuld*“ (*culpa*) oder „*ontrouw*“ (*dolus*) den Mitreedern verursacht ist, stattet diesen Anspruch der letzteren mit einem Vorrecht an der dem Buchhalter (etwa) gehörenden Schiffspart aus. In gleicher Weise hatte der preufs. Entwurf (Art. 405) mit derartigen Ansprüchen der Mitreeder ein Pfandrecht an dem etwaigen Anteil des Korrespondentreeders verbunden. Doch wurde diese Bestimmung bereits in erster Lesung beseitigt (Prot. S. 1542). Jetzt gilt auch für solche Ansprüche bei uns das Separationsrecht des Art. 44 der Reichskonk.-Ordnung, wenn der Korrespondentreeder auch Mitreeder ist (vgl. Art. 467 Bem. Nr. 4).

Korrespondentreeder hat über seine Geschäftsführung für die Reederei Buch zu führen; 2. er soll die Buchführung über den Reedereibetrieb nicht mit der über seine eigenen oder über andere Geschäfte verbinden (Prot. S. 1534). Alles dies gilt auch für den Mehrheitsreeder (z. B. den Schiffer, der die Mehrheit der Parten besitzt), der selbst die Korrespondenz führt.

Art. 466.

Der Korrespondentreeder ist verpflichtet, jederzeit auf Beschlufs der Reederei derselben Rechnung zu legen. Die Genehmigung der Rechnung und die Billigung der Verwaltung des Korrespondentreeders durch die Mehrheit hindert die Minderheit nicht, ihr Recht geltend zu machen.

Neues H.G.B. § 499 übereinstimmend.

1. Aus der Stellung des Korrespondentreeders als Geschäftsführers der Reederei ergiebt sich seine Verpflichtung zur Rechnungslegung, aber nur auf Reedereibeschlufs. Der einzelne Reeder hat mit Ausnahme der Fälle, in denen der Korrespondentreeder auch als Vertreter der einzelnen Reeder handelt (Art. 460 Bem. Nr. 2), nur das Recht der Büchereinsicht (vgl. Art. 465, unrichtig behauptet Wagner S. 209 Nr. 4 das Gegenteil). Jedoch ist der Korrespondentreeder genötigt, auch ihm Rechnung zu legen, wenn er auf Grundlage seiner Rechnung Ansprüche gegen ihn erhebt. Dagegen steht dem Korrespondentreeder keine Klage auf Anerkennung der von ihm vorgelegten Abrechnung und Erteilung der Entlastung gegen die Reeder zu. Er kann nur auf Ersatz der von ihm für die Reederei gemachten Vorschüsse, wofür ihm die Reeder unbeschränkt, und nicht etwa nur mit Schiff und Fracht haften (Cropp in Heises und seinen jurist. Abh. I S. 526), auf Befreiung von den in ihrem Interesse persönlich eingegangenen Verbindlichkeiten klagen, unter Umständen auch eine negative Feststellungsklage zur Abwehr von gegen ihn geltend gemachten Ansprüchen anstellen (Entsch. des O.A.G. zu Celle vom 14. Dezember 1865 in Seufferts Archiv XXIII Nr. 25).

2. Dafs die Erteilung der Entlastung durch die Mehrheit die Minderheit nicht hindert, ihre Rechte gegen den Korrespondentreeder geltend zu machen, erklärt sich daraus, dafs durch einen Mehrheitsbeschlufs niemals wohlerworbene Rechte der einzelnen Mitreeder verletzt werden dürfen. Der Satz ist daher, wie auf der Hamburger Konferenz dargelegt wurde, nicht so zu verstehen, dafs der Korrespondentreeder, wenn er einen Beschlufs der Mehrheit — wo ein solcher überhaupt ausreicht — ausgeführt hat, von den in der Minderheit gebliebenen Mitgliedern auf Ersatz des ihnen hieraus erwachsenen Schadens belangt werden könne, sondern nur so, dafs, wenn er bei Ausführung der von der Mehrheit beschlossenen Unternehmungen in irgend einer Weise schuldhafterweise Schaden angerichtet hat, also dadurch sich haftbar gemacht hat, jeder

einzelne Mitreeder — natürlich nur für den von ihm dadurch erlittenen Schaden — deswegen seinen Rückgriff gegen ihn nehmen und hieran auch nicht durch die seitens der Mehrheit der Mitreeder dem Korrespondentreeder erteilte Entlastung oder Billigung seiner Handlungsweise gehindert werden dürfe. Wenn z. B. der Korrespondentreeder das Schiff für eine andere Reise verfrachtet, als die Mehrheit beschlossen hatte, so kann ein Mitreeder ihn auf Ersatz der dadurch ihm verursachten „Erhöhung der Prämie für die Versicherung seiner Part" belangen, selbst wenn alle anderen Mitreeder die Abweichung von dem Mehrheitsbeschlufs nachträglich gutgeheifsen haben sollten. Dieser Satz ist, wie gleichfalls in der Konferenz hervorgehoben wurde, um so notwendiger, als dem Korrespondentreeder zuweilen mehr als die Hälfte des Schiffs gehört, so dafs er stets in der Lage wäre, sich selbst Entlastung zu erteilen und sich durch eigene Billigung seiner Verwaltung jeder Verantwortlichkeit zu entziehen (Prot. S. 3719f.)[1]).

Soweit der Korrespondentreeder hiernach durch Beschlüsse der Mehrheit gedeckt ist, kann die Minderheit wegen Mifswirtschaft nur gegen die Mehrheit selbst vorgehen (vgl. oben S. 249).

Art. 467.

Jeder Mitreeder hat nach Verhältnis seiner Schiffspart zu den Ausgaben der Reederei, insbesondere zu den Kosten der Ausrüstung und der Reparatur des Schiffs, beizutragen.

Ist ein Mitreeder mit Leistung seines Beitrags in Verzug und wird das Geld von Mitreedern für ihn vorgeschossen, so ist er denselben von Rechtswegen zur Entrichtung von Zinsen von dem Zeitpunkt der Vorschüsse an verpflichtet. Ob durch einen solchen Vorschufs ein Pfandrecht an der Schiffspart des säumigen Mitreeders erworben wird, ist nach den Landesgesetzen zu beurteilen. Auch wenn ein Pfandrecht nicht erworben ist, wird durch den Vorschufs ein versicherbares Interesse hinsichtlich der Schiffspart für die Mitreeder begründet. Im Falle der Versicherung dieses Interesse hat der säumige Mitreeder die Kosten derselben zu ersetzen[1]).

Neues H.G.B. § 500 streicht im Absatz 2 die Worte:

Ob durch einen solchen ein Pfandrecht an der Schiffspart des säumigen Mitreeders erworben wird, ist nach den Landesgesetzen zu beurteilen. Auch wenn ein Pfandrecht nicht erworben ist . . .

---

1) Die skandinavischen Seegesetze (§§ 15 und 16) verpflichten den Korrespondentreeder jedes Jahr eine Rechnung bei allen Mitreedern herumzusenden, die als genehmigt gilt, falls nicht binnen Jahresfrist Einspruch erhoben wird.

1) Nach französischem Recht (*Code* Art. 233 Gesetz vom 10. Juli 1885 Art. 3 Al. 2) hat der Korrespondentreeder das Recht, im Fall der Säumigkeit der Mitreeder zur Deckung der Kosten einer beschlossenen Reise ihre Schiffsparten mit Schiffshypothek zu belasten (vgl. Art. 495 N. 1, Lyon-Caën Nr. 295).

Der vorletzte Satz beginnt demgemäfs: *Durch den Vorschufs wird ein versicherbares* u. s. w. wie bisher; **im übrigen übereinstimmend.**

1. Die einzelnen Mitreeder beteiligen sich nicht, wie die Aktionäre bei einer Aktiengesellschaft mit einer beschränkten Vermögenseinlage, dem Wert ihrer Schiffspart, bei dem Geschäftsbetriebe einer Reederei, sondern mit ihrem ganzen Vermögen. Andererseits haften sie für die Verbindlichkeiten der Reederei nicht, wie die Mitglieder einer offenen Handelsgesellschaft, als Gesamtschuldner, sondern nur nach dem Verhältnis, in welchem sie sich bei den Geschäften beteiligen, d. h. nach dem Verhältnis ihres Anteils am Schiff. Die Reederei (d. h. die Mehrheit) kann aber nicht beliebige Einzahlungen den einzelnen Mitreedern vorschreiben, um ein Betriebskapital für künftige Unternehmungen zu schaffen. Sie kann nur solche Einzahlungen verlangen, welche zur Deckung von Ausgaben des bisherigen Betriebs, sowie zur Erhaltung des Schiffs und besonders beschlossener neuer Unternehmungen nötig sind. Ist aber ein solches neues Unternehmen oder eine Reparatur beschlossen, so bedarf es andererseits nicht eines wiederholten Beschlusses in betreff der Aufbringung der Mittel. Können dieselben nicht aus der Reedereikasse oder Vorschüssen entnommen werden, so kann nunmehr der leitende Reeder (Mehrheitsreeder s. unten, Korrespondentreeder) auf Grund des früheren Beschlusses die nötige Summe repartieren und einfordern. Ebenso kann der Korrespondentreeder Einzahlungen fordern, welche der gewöhnliche ihm übertragene Betrieb (ohne die den Reedereibeschlüssen nach seiner gesetzlichen oder Anstellungsvollmacht [vgl. Art. 463] vorbehaltenen Geschäfte) erfordert. Wie weit erstreckt sich diese Einzahlungspflicht auf die Mittel, welche zur Deckung von Verbindlichkeiten nötig sind, für welche die Reeder nur mit Schiff und Fracht haften? Das Gesetz hat im Art. 463 H.G.B. dem Korrespondentreeder (abgesehen von dem Fall aufsergewöhnlicher Reparaturen) es nicht ausdrücklich zur Pflicht gemacht, auch in solchem Fall jedesmal einen besonderen Reedereibeschlufs einzuholen. Dagegen werden im Art. 468 H.G.B. besondere Reedereibeschlüsse, solche Schulden durch Einschüsse der Reederei zu tilgen, erwähnt. Wollte man trotz des Art. 468 annehmen, dafs der Korrespondentreeder ohne weiteres für alle solche Schulden, welche infolge früher beschlossener Unternehmungen (Reisen) kontrahiert sind, Einschüsse ohne besondere neue Beschlüsse fordern könnte, so würde jene Vorschrift gegenstandslos werden. Der anscheinende Widerspruch ist so zu lösen: der Korrespondentreeder darf die Beschlüsse der Reederei, bestimmte neue Reisen oder Unternehmungen auszuführen, nicht so auslegen, dafs damit auch die unbedingte Tilgung der durch aufsergewöhnliche im Laufe dieser Unternehmungen vorkommende Ereignisse oder nicht vorhergesehene Umstände entstehenden Schiffsschulden aus dem Landvermögen im voraus beschlossen

seien. Die Reederei beabsichtigt nicht durch ihre neuen Unternehmungen zu verlieren, sondern zu gewinnen, sie fafst (wie der Einzelreeder) ihre Beschlüsse in dem Bewufstsein, dafs sie schlimmsten Falls den Verlust durch Preisgebung des Seevermögens an die Gläubiger begrenzen könne. Es gehört zu der Beobachtung der dem Korrespondentreeder obliegenden Sorgfalt eines ordentlichen Reeders (Art. 464 H.G.B.), dafs er diesen Gesichtspunkt nicht aus dem Auge verliert und nicht durch eigenmächtiges Handeln der Reederei vorgreift. Demnach kann er also, so lange nicht derartige unvorhergesehene Umstände und Ereignisse eintreten, das Landvermögen der Reeder in Ausführung der beschlossenen Unternehmungen durch Zahlungen aus der Reedereikasse oder durch Einforderungen neuer Einschüsse zur Deckung der Ausgaben belasten, wenn auch diese Ausgaben solche Verbindlichkeiten betreffen, welche Dritten gegenüber nur das Seevermögen belasten. Sobald dagegen durch derartige unvorhergesehene Umstände und Ereignisse Schiffsschulden entstehen, so mufs er die Frage: ob dieselben aus dem Landvermögen zu decken sind oder ob das Seevermögen den Gläubigern Preis zu geben ist, der Reederei zur Erwägung und Beschlufsfassung unterbreiten, wie es sogar seine Pflicht ist, die Ausführung einer vorher beschlossenen Unternehmung überhaupt vorläufig zu beanstanden, wenn solche unvorhergesehene Umstände eintreten, die die ganze Sachlage verändern, z. B. plötzlicher Ausbruch eines Krieges, Preissturz der Frachten durch Mifsernte, Einfuhrverbote u. dgl. Selbstverständlich tritt diese Pflicht der Mitteilung an die Reederei stets dann ein, wenn aufsergewöhnliche Ereignisse vorkommen, welche in unmittelbarem Zusammenhang mit dem vorher beschlossenen Unternehmen stehen, z. B. eine Schiffskollision oder sonstige Delikte der Schiffsbesatzung, aus denen Dritte Ansprüche erheben, eigenmächtige oder unkluge Handlungen oder Untreue des Schiffers, wodurch derartige Ansprüche entstehen u. dgl. (vgl. R.G.Entsch. Bd. 9 S. 139). Der Reeder, welcher selbst die Mehrheit der Parten besitzt (Mehrheitsreeder) und somit die Reedereibeschlüsse allein fafst, mufs in solchen Fällen ebenfalls seine neuen Beschlüsse den Mitreedern wegen ihrer aus Art. 468 sich ergebenden Rechte kundgeben, ebenso der mit freiem Ermessen angestellte Korrespondentreeder (vgl. Bem. Nr. 5 zu Art. 463).

Der leitende Reeder kann es nun im Interesse schleunigen Handelns vorziehen, diejenigen Beträge, zu deren Einforderung von den Mitreedern er nach vorstehendem berechtigt ist, vorläufig vorzuschiefsen, namentlich wenn sie in der Einzahlung säumig sind. Er wird aber hierzu nur dann geneigt sein, wenn ihm daraus kein Nachteil erwächst. Hieraus erklären sich die Rechte, welche das Gesetz dem Mitreeder, der für einen Mitreeder in Vorschufs gegangen, einräumt. Dafs demselben das Recht gegeben wird, die Schiffspart seines säumigen Mitreeders mit Rücksicht auf seinen Vorschufs zu versichern, beruht

darauf, dafs er rücksichtlich dieses letzteren ein Interesse daran hat, dafs das Schiff die Gefahren der Seefahrt bestehe, da dieses (resp. die betreffende Schiffspart) den Anschauungen des Verkehrs gemäfs, wenn auch nicht ausschliefslich, so doch zunächst zur Deckung der Forderung zu dienen bestimmt ist. Die Befugnis ist übrigens nicht davon abhängig, dafs der Mitreeder, für welchen der Vorschufs gegeben ist, mit der Leistung seiner Beiträge im Verzuge gewesen ist, vielmehr ist letzterer Umstand nur die Voraussetzung für das Recht des Vorschufsgebers, Zinsen und Ersatz der Kosten der Versicherung zu beanspruchen; denn nur in dieser Hinsicht ist von dem säumigen Mitreeder und dem Mitreeder, der in Verzug ist, die Rede; für das Recht, Versicherung zu nehmen dagegen fordert das Gesetz das Vorhandensein eines Verzugs nicht: es sagt ganz allgemein, dafs durch den Vorschufs ein versicherbares Interesse begründet werde (Entsch. des R.O.H.G. XV Nr. 40 S. 116, Nr. 48 S. 162 f.; vgl. Prot. S. 4235 f.). Unter der Schiffspart ist auch das entsprechende Interesse des Reeders an der Fracht zu verstehen. Denn letzteres erscheint als Accessorium der Part, was hinsichtlich des Interesse am Schiff gesagt ist, gilt auch von der Fracht, und zwar in noch höherem Mafse insofern, als die Kosten der Seefahrt zunächst von dem Gewinn bestritten werden und, wie es auch das Reichs-Ober-Handels-Gericht ausspricht (Entsch. XV S. 116), „die Intention des für die Reederei in Vorschufs tretenden Korrespondentreeders“ gewöhnlich dahin geht „sich zunächst aus dem Betriebe der Reederei zu decken“. Das Reichs-Ober-Handels-Gericht hat übrigens den hier in Rede stehenden Punkt selbst zwar berührt, aber unentschieden gelassen (Entsch. XV S. 162).

2. Der Korrespondentreeder ist zu den Rechten aus Art. 467 befugt, nicht nur, wenn er zu den Mitreedern gehört, sondern auch, wenn er keinen Anteil am Schiffe hat; denn er handelt an Stelle der Mitreeder uud es kommt hier dieselbe *ratio* in Betracht, wie bei dem Mitreeder; die Konferenz-Protokolle zeigen, dafs man, wenn auch das Gesetz selbst nur vom Mitreeder spricht, doch auch den Korrespondentreeder im Auge hatte (Prot. S. 1510 f., S. 3721; Entsch. des R.O.H.G. XV S. 115—117). So auch Wagner S. 211.

3. Durch ein Pfandrecht läfst das H.G.B. die durch den Vorschufs entstandene Forderung nicht gesichert werden, sondern überläfst (durch Vorbehalt in Abs. 2) die Anordnung eines solchen der Partikulargesetzgebung. Diese ist auch geschehen durch die mecklenburg-schwerinische Einführungs-Verordnung (§ 54), welche bestimmt:

Durch die in dem Art. 467 Abs. 2 des H.G.B. erwähnten Vorschüsse der Mitreeder, daher auch des Korrespondentreeders, wird ein Pfandrecht an den Parten der säumigen Mitreeder erworben.

Dieses Gesetz fordert als Bedingung für die Entstehung des Pfandrechts Verzug des Mitreeders, für den der Vorschufs geleistet

ist: dagegen ebensowenig wie das H.G.B. für die Entstehung des Pfandrechts des Korrespondentreeders, dafs diesem ein Anteil am Schiffe gehört.

Das neue H.G.B. beseitigt dieses landesgesetzliche Pfandrecht durch die Streichung des Vorbehalts in Abs. 2, dasselbe kommt daher vom 1. Januar 1900 an in Wegfall. Das neue H.G.B. (Denkschrift 278/279) geht mit Recht davon aus, dafs die jetzt vorhandenen reichsgesetzlichen Vorschriften (vgl. Bem. Nr. 4) ausreichen.

4. Durch § 44 der Reichskonkursordnung ist reichsgesetzlich allen Ansprüchen derer, die sich mit dem Gemeinschuldner in einer Gesellschaft oder andern Gemeinschaft befunden haben, wegen der auf dieses Verhältnis sich beziehenden Forderungen ein Absonderungsrecht an dem Anteil, welcher dem Gemeinschuldner an dieser Gemeinschaft zusteht, eingeräumt. Dieses dem englischen *lien* (des *partner's* an den Anteilen seiner *copartner's* vgl. Art. 456 N. 9) entsprechende Recht kommt auch auf die Ansprüche der Mitreeder unter einander zur Anwendung, ist aber nicht auf die Forderungen des Korrespondentreeders, der nicht gleichzeitig Mitreeder ist, zu beziehen. — Aufserhalb des Konkurses wird vom 1. Januar 1900 ab die Vorschrift des § 756 B.G.B. (vgl. § 731) zur Anwendung kommen können, wonach ein Teilhaber gegen einen andern Teilhaber — beziehentlich dessen Sondernachfolger (§ 755 Abs. 2) — bei der Aufhebung der Gemeinschaft die Berichtigung von Forderungen, die sich auf die Gemeinschaft gründen, aus dem auf den Schuldner entfallenden Teile des gemeinschaftlichen Gegenstandes verlangen kann. In Wahrheit stehen den Mitreedern aber dieselben Rechte auch schon jetzt zu (vgl. Art. 471 Bem. Nr. 5), was die Denkschrift z. Entw. eines neuen H.G.B. S. 278/279 zu übersehen scheint. Durch diese im Konkurse und aufserhalb des Konkurses den Mitreedern gewährten Rechte an den Schiffsparten der Mitreeder, für die sie in Vorschufs gehen, haben sie an dem Grundstock ein Vorzugsrecht vor allen Privatgläubigern der letzteren, selbst solchen, denen eine Hypothek an der Schiffspart bestellt ist, denn Gegenstand der Zwangsversteigerung ist nur die reine Schiffspart; der Ersteher hat nicht mehr Rechte wie jeder andere Erwerber. Von einem Pfandrecht unterscheiden sich diese Rechte dadurch, dafs unter mehreren Forderungen verschiedener Mitreeder keine Rangordnung nach der Zeit der Entstehung oder andern Momenten stattfindet, alle solche Forderungen vielmehr an sich gleichberechtigt sind. Bezüglich der Gewinnanteile (Dividenden) des säumigen Reeders gestaltet sich die Sache anders: Solche Gewinnanteile können auch von Privatgläubigern gepfändet werden, da dieselben nicht zum Gesellschaftsvermögen gehören (vgl. Art. 456 Bem. Nr. 3) und das durch die Pfändung erlangte Pfandrecht geht dem nur persönlichen Anspruch eines dritten Mitreeders, welcher Vorschüsse geleistet hat, vor. Hat aber derselbe Mit-

reeder, welcher in Vorschufs gegangen ist, die Gewinnanteile auszuzahlen, so kann er mit seinen Vorschüssen aufrechnen. Durch diese Aufrechnung schliefst er sowohl den pfändenden Privatgläubiger wie andere Mitreeder, die ebenfalls Vorschüsse geleistet haben, aus.

5. Hat der leitende Reeder vorschufsweise Einzahlungen in die Reedereikasse gemacht, zu deren Leistung die Mitreeder nach dem unter Nr. 1 Bemerkten nicht verpflichtet waren, so hat er als Geschäftsführer ohne Auftrag gehandelt und hat als solcher nur soweit an die Person der Mitreeder Regrefsansprüche, als mit diesen Einzahlungen Schulden gedeckt sind, wegen deren sie persönlich hafteten. Dabei ist aber zu beachten, dafs er die Reedereikasse nicht vorher, weder durch ihm nicht gestattete (vgl. Nr. 1), noch auch sonst durch unzeitige Bezahlung solcher Schulden erschöpfen durfte, wegen deren die Reeder nur mit Schiff und Fracht hafteten: er mufste darauf bedacht sein, das persönliche Risiko der Mitreeder möglichst zuerst aus dem Betriebe zu decken. Im übrigen hat er als Geschäftsführer ohne Auftrag nur soweit einen Regrefsanspruch an die Mitreeder, als bei der Liquidation von dem Seevermögen nach Befriedigung aller Schiffsschulden etwas übrig bleibt, da nur soweit eine nützliche Geschäftsführung vorliegt.

Ebenso handelt der leitende Reeder als Geschäftsführer ohne Auftrag, wenn er die Einzahlungen, zu denen die Mitreeder verpflichtet sind, vorschufsweise leistet, bevor sie in Verzug geraten sind. In diesem Fall hat er aber natürlich einen unbeschränkten Regrefsanspruch in betreff des ausgelegten Kapitals, und sobald er die Mitreeder fruchtlos zur Erstattung aufgefordert hat, ganz dieselben Rechte wie in dem unter Nr. 1 behandelten Fall.

Zinsen kann er als blofser Geschäftsführer ohne Auftrag fordern, wenn er Kaufmann ist (Art. 290 altes, § 354 neues H.G.B.), die Kosten einer Versicherung des Vorschusses nur dann, wenn diese Versicherung auch im Interesse des Mitreeders genommen und diesem nützlich war (R.O.H.G. Entsch. Bd. 15 S. 118, S. 163).

6. Leistet der leitende Reeder infolge eines Übereinkommens mit einem Mitreeder an dessen Statt die nötigen Vorschüsse zur Reedereikasse, so liegt ein einfaches Darlehen vor, die daraus entstehende Forderung geniefst nicht die Rechte aus Art. 467 H.G.B. und Art. 44 R.Kon.Ordn., ebensowenig die nach Art. 471 Abs. 2 begründeten Rechte (vgl. Urteil des Handelsgerichts Hamburg vom 21. November 1870 H.G.Z. III Nr. 386).

Art. 468.

Wenn eine neue Reise oder wenn nach Beendigung einer Reise die Reparatur des Schiffs oder wenn die Befriedigung eines Gläubigers beschlossen worden ist, welchem die Reederei nur mit Schiff und Fracht haftet, so kann jeder Mitreeder, welcher dem Beschlusse

nicht zugestimmt hat, sich von der Leistung der zur Ausführung desselben erforderlichen Einzahlungen dadurch befreien, dafs er seine Schiffspart ohne Anspruch auf Entgelt aufgiebt.

Der Mitreeder, welcher von dieser Befugnis Gebrauch machen will, mufs dies den Mitreedern oder dem Korrespondentreeder innerhalb dreier Tage nach dem Tage des Beschlusses oder, wenn er bei der Beschlufsfassung nicht anwesend und nicht vertreten war, innerhalb dreier Tage nach der Mitteilung des Beschlusses gerichtlich oder notariell kundgeben.

Die aufgegebene Schiffspart fällt den übrigen Mitreedern nach Verhältnis der Gröfse ihrer Schiffsparten zu.

Neues H.G.B. § 501 übereinstimmend.

1. Da das Gesetz die freie Veräufserlichkeit der Schiffsparten für jeden Mitreeder festsetzt und diesem somit das Recht einräumt, der Reederei einen neuen Mitreeder — auch einen nicht zahlungsfähigen — aufzunötigen und sich selbst von der Verpflichtung, für spätere Verbindlichkeiten der Reederei einzustehen, zu befreien, so müfste demselben auch das Recht zur Aufgabe seines Schiffsanteils mit dieser letzteren Wirkung zustehen. Dies wurde auch auf der Hamburger Konferenz ausgesprochen (Prot. S. 1512 f.). Das Gesetz hat zwar das Princip nicht allgemein aufgestellt, wohl aber für gewisse dringende Fälle, nämlich da, wo eine Veräufserung der Schiffspart regelmäfsig nicht zu bewerkstelligen sein würde.

2. Die Möglichkeit, sich durch Aufgabe seiner Schiffspart einer ferneren persönlichen Verhaftung zu entziehen (Abandonrecht), ist namentlich bei den jetzigen Verhältnissen der Segelschiffahrt von grofser praktischer Bedeutung. Zu den einzelnen Fällen, in denen der Abandon gestattet, ist zu bemerken:

a. neue Reise: der Begriff derselben ist in Bem. Nr. 3 zu Art. 463 festgestellt. Ist das Abandonrecht gegenüber dem Beschlufs einer neuen Reise nicht ausgeübt, so kann der Mitreeder sich auch nicht weigern, die Kosten einer Reparatur des Schiffs tragen zu helfen, wenn diese in einem Nothafen vorgenommen wurde, wo die Frachtreise nicht endete (Prot. S. 1314—1519 R.O.H.G.Entsch. XXII S. 294 ff.). Anträge, in Übereinstimmung mit dem holländischen Recht, auch in diesem Fall den Abandon zuzulassen, wurden abgelehnt, weil bei solchem Grundsatz Treue in Erfüllung der Frachtverträge kaum bestehen könne. Ebenso ist

b. unter Reparatur des Schiffs nach Beendigung einer Reise: eine solche zu verstehen, welche sich nach vollständiger Beendigung der vorher beschlossenen „neuen Reise“ als notwendig herausstellt, also wenn vorher nicht blofs eine einzelne Frachtreise, sondern ein aus mehreren Frachtreisen sich zusammensetzendes Unternehmen beschlossen war, nicht eine solche Reparatur, welche nach Beendigung einer einzelnen dieser Frachtreisen nötig wurde (vgl. Prot. S. 1515, 1519, 3723). Eine von dem Schiffer ohne Anweisung oder Genehmigung der Reederei

unternommene Reparatur, welche persönliche Verbindlichkeit der Reeder nicht begründen kann, gehört nicht hierher (vgl. aber unten c) — Prot. S. 1517 — wohl aber stets eine solche, welche der Schiffer, der gleichzeitig Mehrheitsreeder, vornimmt. Es ist gleichgültig, ob der Schiffer dem Dritten gegenüber auf eine specielle Anweisung der Reederei beziehentlich auf seine Eigenschaft als Mehrheitsreeder besonders Bezug genommen hat. Denn wenn auch der Dritte zunächst aus dem Vertrage mit dem Schiffer nur einen auf Schiff und Fracht beschränkten Anspruch erwirbt, so bedarf es doch in solchem Falle eines neuen und besonderen Beschlusses, den Dritten zu befriedigen, im inneren Verhältnis zu den Mitreedern nicht mehr.

c. Befriedigung eines Gläubigers, welchem die Reederei nur mit Schiff und Fracht haftet. In welchen Fällen in dieser Beziehung ein Beschlufs der Reederei erforderlich und namentlich ein neuer Beschlufs, wenn die Schuld aus einem früher beschlossenen Unternehmen entstanden ist, siehe Bem. Nr. 1 zu Art. 467 [1]).

3. Es kann häufig zweifelhaft sein, ob die Mitteilung, welche die Mitreeder oder der Korrespondentreeder den bei der Beschlufsfassung nicht anwesenden oder vertretenen Mitreedern zukommen lassen, als „Mitteilung eines Beschlusses" anzusehen ist, namentlich wenn dieselbe von einem Mehrheitsreeder — z. B. dem Schiffer selbst — oder wenn solche von einem Korrespondentreeder, der (vgl. Bem. Nr. 5 zu Art. 463) alles allein besorgt, ausgeht. Es ist bei der erheblichen Wichtigkeit dieser Mitteilung eine verständliche und förmliche Erklärung erforderlich, welche das Risiko ungefähr übersehen läfst, also z. B. dafs und welche bestimmte neue Reise von der Mehrheit beschlossen sei [2]), dafs die Bezahlung einer und welcher bestimmten Schuld aus eigenen Mitteln der Reeder beschlossen sei u. s. w. Es genügt also nicht die allgemeine Mitteilung, dafs das Schiff wieder auf Beschlufs der Reederei in See gehen werde oder gegangen sei, da sich daraus mit Sicherheit nur die Absicht ergiebt, eine neue Befrachtung aufzusuchen, auch das Risiko sich ohne nähere Angabe nicht über-

---

1) Von den fremden Rechten gewährt Finnland (Art. 21) dem Mitreeder das Abandonrecht in allen Fällen, wo neue Zuschüsse beschlossen werden, die skandinavischen Seegesetze (§ 18) in den Fällen des Textes unter a und b, Holland (Art. 324) bei Reparatur im Nothafen: die Mitreeder müssen sogar den Taxpreis der Parten dafür erlegen.

2) Hat man beschlossen, den Schiffer zur Aufsuchung neuer Frachten auszusenden und ihm den Abschlufs neuer Frachtreisen zu überlassen, so mufs wenigstens die Zeit, innerhalb deren ein so unbestimmtes Risiko unternommen wird, fixiert und angegeben werden (vgl. Bem. Nr. 3 zu Art. 463). Nähere Angabe der Frachten u. s. w. bei bestimmt beschlossenen Reisen ist nicht erforderlich, solche näheren Angaben hat der Korrespondentreeder nur auf Erfordern (Art. 460) zu machen und die Abandonfrist kann durch derartige Anfragen nicht erweitert werden. Die Mitreeder können sich aus den Weltfrachtberichten selbst orientieren.

sehen läſst. Es genügt nicht die Mitteilung, daſs der Schiffer eine bestimmte neue Reise angetreten habe, wenn nicht aus der Mitteilung zu entnehmen ist, daſs dies auf Beschluſs der Reedermehrheit geschehen oder von derselben genehmigt sei. Ebensowenig genügt die Mitteilung, daſs noch diese und jene Schulden zu tilgen seien: die Höhe der Schuld ist wenigstens ungefähr mitzuteilen (vgl. R.G.Entsch. Bd. 9 Nr. 31). Es genügt nicht die Meldung, daſs eine Reparatur beschlossen sei, wenn nicht ungefähr der Umfang derselben angegeben wird. Es genügt nicht, wenn lediglich eine Rechnung über einen gewissen Zeitabschnitt, aus welchem sich ein Verlust-Saldo der Reederei ergiebt, mit der Aufforderung zur Zahlung einer Rate den Reedern zugestellt wird. Es muſs klar und deutlich gesagt werden, daſs die „Reederei oder die Mehrheit der Reeder" oder daſs bestimmte Reeder, welche mehr als die Hälfte der Parten besitzen, beschlossen haben, eine bestimmte Schiffsschuld zu decken. Da täglich der Besitz der Parten wechseln kann, so genügt es letzterenfalls regelmäſsig nicht, wenn nur angegeben wird, die und die Reeder hätten diesen Beschluſs gefaſst. Nur dann, wenn den Umständen nach als zweifellos bekannt vorausgesetzt werden durfte, daſs diese Reeder (z. B. der auf Reisen befindliche Schiffer) die Mehrheit besitze, kann eine solche Mitteilung genügen. Ist der Beschluſs vor dem Eintritt in das neue Unternehmen, also vor Beginn der neuen Reise, vor dem Beginn der neuen Reparatur, vor der Bezahlung der Schiffsschuld nicht mitgeteilt, so genügt die spätere Mitteilung, daſs die Mehrheit der Reeder das beschlossen oder später genehmigt habe, was geschehen sei (vgl. Bem. Nr. 6 zu Art. 463). Wird dann der Abandon erklärt, so hat derselbe die gleiche Wirkung wie wenn ein Abandon auf eine frühere Mitteilung erfolgt wäre. Auf keinen Fall genügt es, wenn der Mitreeder nur zufällig von dem Beschluſs Kenntnis erhielt. Dagegen ist es gleichgültig, ob die Mitteilung von dem Korrespondentreeder oder einem andern Mitreeder gemacht wurde (vgl. Prot. S. 1513, 3722; R.O.H.G.Entsch. Bd. 22 S. 292 ff.).

4. Die dreitägige Frist ist eine Bedenkfrist, welche dem Mitreeder gegeben ist. Dieselbe ist so kurz bemessen, um Zögern, Schwanken und Chikane auszuschlieſsen (Prot. S. 1513; R.O.H.G. Entsch. Bd. 22 S. 291). Das Gesetz sagt nicht, daſs binnen dieser kurzen Frist auch eine Zustellung der Abandonerklärung an die Mitreeder oder den Korrespondentreeder erfolgen soll. Da die Erklärung ein einseitiger Formalakt ist, durch welchen die Aufgabe (Dereliktion) der Schiffspart vollzogen wird (vgl. § 928 B.G.B. in betreff der Aufgabe von Grundstücken), der keiner Annahme bedarf, vielmehr von Rechtswegen die Anwachsung der aufgegebenen Parten bewirkt, so ist es genügend, wenn die Erklärung in einer solchen Art erfolgt ist, daſs sie für den Erklärenden unwiderruflich ist. Dazu ist nach dem Gesetz ausreichend, wenn dieselbe zu notariellem oder gerichtlichem Protokoll in der Art erfolgt,

dafs eine Kundgebung an die genannten Personen vorliegt, d. h. wenn bei dem instrumentierenden Beamten beantragt wird, diese Erklärung in Urschrift oder Ausfertigung jenen Personen zuzustellen. Ratsam ist es, gleichzeitig den Abandon zum Schiffsregister anzuzeigen (vgl. Art. 474 Bem. Nr. 3). Für die hier gegebene Auslegung spricht, dafs der ursprüngliche Beschlufs der Hamburger Konferenz (Prot. S. 1513) so lautet: es solle das Abandonrecht an die Voraussetzung geknüpft werden, „dafs die Erklärung hierüber innerhalb drei Tagen abgegeben werde." Dieser Auslegung steht nicht entgegen, dafs bei der Veräufserung einer Schiffspart nach den Art. 471 und 474 eine „Anzeige" an die Mitreeder erfordert wird. Denn selbst wenn man die Abandonerklärung der Veräufserung gleichstellen wollte, so schieben die Art. 471 und 474 die Wirkung der Veräufserung im Verhältnis des Veräufserers zum Erwerber doch nicht bis zur Erstattung dieser Anzeige hinaus. Der letztere haftet nach innen und aufsen neben dem Veräufserer, der seinerseits — falls er in Anspruch genommen wird — den Rückgriff gegen den Erwerber hat. Die hier gegebene Auslegung ist ein zwingendes Bedürfnis, wenn nicht das Abandonrecht durch die allzu kurze Frist häufig hinfällig werden soll. Es kommt häufig vor, dafs der Schiffer als Mehrheitsreeder von einem ausländischen Hafen aus an die Mitreeder in der Heimat seine Beschlüsse einsendet. Es ist absolut unmöglich, nach Empfang einer solchen Mitteilung eine gerichtliche oder notarielle Erklärung ihm binnen drei Tagen zuzustellen. Wenn der Gesetzgeber dennoch eine so kurze Frist setzte, so kann dieselbe keinen anderen Sinn haben, als die hier angenommene. Wagner (S. 222) nimmt an, dafs es genüge, wenn die Abandonerklärung binnen der Frist an die Mitreeder abgesandt werde, da nach Art. 321 H.G.B. der Abandon, falls derselbe auch nach Ablauf der Frist eingehe, als im Moment der Absendung erfolgt anzusehen sei. Diese Ausführung geht fehl, da es sich hier nicht um ein zweiseitiges Rechtsgeschäft handelt, und würde nicht helfen, wenn statt des Art. 321 H.G.B. künftig § 130 B.G.B. eintritt, bietet endlich auch keinen Schutz, wenn die zeitige Adresse des auswärtigen Mehrheitsreeders — der von Hafen zu Hafen fährt — unbekannt ist. — In der Praxis werden aber nicht selten Abandonerklärungen nur vom Notar oder Gericht beglaubigt. Wird diese Form gewählt, so ist allerdings auch die Zustellung binnen der Frist an die Mitreeder oder den Korrespondentreeder nötig, da eine solche Erklärung erst durch die Zustellung als Kundgebung an diese Personen gelten kann, weil bis dahin der Erklärende dieselbe beliebig vernichten kann[3]).

---

3) Die skandinavischen Seegesetze (§ 18) umgehen diese Schwierigkeit, da nach ihnen nur der obligatorische Korrespondentreder, welcher im Inlande wohnen mufs, zu benachrichtigen ist, wobei sie eine Frist von 3 resp. 8 Tagen vorschreiben.

5. Die Wirkung der Abandonerklärung ist die, dafs der abandonnierende Reeder seinen Anteil ohne Entgelt verliert, dagegen zwar Dritten gegenüber aus allen bis zum Abandon erfolgten Handlungen der Reederei mit haftbar bleibt, nach innen aber von Verbindlichkeiten und Einzahlungen, welche nächste oder spätere Folge (Jur. Woch. 1896 S. 273) des den Abandon veranlassenden Beschlusses sind und für die Zukunft befreit wird; er bleibt für die aus früher beschlossenen Unternehmungen entstandenen persönlichen Verbindlichkeiten verhaftet und auch in betreff des Gewinnes aus solchen berechtigt (Prot. S. 1513; Wagner S. 222, 223). Ist die abandonnierte Schiffspart mit einer Schiffshypothek belastet, welche der abandonnierende Reeder einseitig bestellt hat, so mufs er die Part von dieser Hypothek befreien, weil er seinen Mitreedern persönliche Schulden nicht aufdrängen darf (a. M. ganz unbegreiflicherweise Wagner S. 223)[4]. Auch zur Übernahme der laufenden, von dem abandonnierenden Reeder selbst genommenen Versicherung der Part sind die Mitreeder nicht verpflichtet[5]).

6. Ist die Meldung eines Reedereibeschlusses in den Fällen dieses Artikels gänzlich unterblieben, so kann der Mitreeder jede Einzahlung verweigern, welche durch die von ihm nicht genehmigten Rechtshandlungen begründet werden. Die Reederei kann ihn nicht auf einen Schadensersatzanspruch gegenüber dem Korrespondentreeder verweisen, der zur Meldung verpflichtet war, denn ihm gegenüber ist die Reederei als solche zu dieser Meldung verpflichtet (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 22 S. 292). Es kann aber diesem Weigern gegenüber selbst noch im Laufe des Prozesses die Meldung nachgeholt werden (vgl. oben Nr. 3), welche der Gläubiger dann rechtzeitig mit dem Abandon beantworten kann.

7. Auf der Hamburger Konferenz wurde von seiten des mecklenburgischen Abgeordneten der Antrag gestellt, zum Schutze der Minorität das alte Setzungsrecht in das Gesetzbuch aufzunehmen. Dieses Rechtsinstitut, welches im Mittelalter ein sehr weites Herrschaftsgebiet, und zwar nicht nur in Deutschland, sondern auch aufserhalb Deutschlands hatte, später aber mehr und mehr aufser Gebrauch kam, war von Hause aus ein eigentümliches Teilungsverfahren (R. Wagner, Beiträge zum Seerecht, Riga 1880, S. 2—23), diente aber in der späteren Zeit auch dazu, in Fällen, wo beim Reedereibetriebe sich Meinungsverschiedenheiten geltend machten, die Mitglieder der Minorität den Konsequenzen eines Mehrheitsbeschlusses zu entziehen (Revid. Lüb. R. VI, 4, 6; Rostocker Stadtr. VI, 4, 6), indem es der Minderheit die Befugnis gewährt, das Schiff zu einer bestimmten Summe anzusetzen, für welche es die Mehrheit zu übernehmen oder der Minderheit zu überlassen hat (vgl. Wagner S. 23 ff.). Der Antrag fand auf der

4) Dänemark und Norwegen (§ 18) heben dies besonders hervor.
5) Die drei skandinavischen Seegesetze (§ 18) schreiben dagegen eine solche Verpflichtung vor.

Hamburger Konferenz keine ausreichende Unterstützung und wurde von dem Antragsteller selbst zurückgezogen (vgl. Prot. S. 1566 f.). Für Mecklenburg ist das Institut jedoch ausdrücklich anerkannt und eingehend geregelt worden durch den als Landesgesetz vom Reichsgesetz vom 5. Juni 1869 § 4 in Kraft erhaltenen § 53 der mecklenburgischen Einführungsverordnung, der allerdings in einigen Beziehungen durch die Verordnung vom 22. Oktober 1869 modifiziert worden ist. Die in Betracht kommenden Bestimmungen lauten folgendermafsen:

Die Minderheit der Reederei, welche durch einen Beschlufs der Mehrheit in den Angelegenheiten der Reederei überstimmt ist, Art. 458 Abs. 1, Art. 473 Abs. 1 des H.G.B., hat das Recht, das Schiff zu setzen, d. h. dasselbe zu einem bestimmten Geldpreise zu veranschlagen, zu welchem die Mehrheit der Reeder entweder das Schiff gegen Auszahlung der Anteile der Minderheit nach jenem Preise übernehmen oder, wenn sie dies ablehnt, das Schiff der Minderheit der Reeder gegen Auszahlung ihrer Anteile nach jenem Preise überlassen mufs[6]).

1. Zu der Minderheit werden auch die etwa bei der Abstimmung ordnungswidrig übergangenen Mitreeder gerechnet, die sich dem Beschlusse der Mehrheit nicht fügen wollen.

Das Recht zu setzen steht allen zu der Minderheit Gehörenden, welche davon Gebrauch machen wollen, zu, daher, wenn die Übrigen dies nicht wollen, auch einem Einzelnen.

a. Zu beachten ist, dafs nur die bei der Abstimmung ordnungswidrig übergangenen Mitreeder zur Minderheit gerechnet werden, wogegen umgekehrt diejenigen, welche nicht am Sitze der Reederei wohnhaft und bei dem Korrespondentreeder keinen Vertreter angemeldet haben, wie die, welche rechtlich oder thatsächlich an der Teilnahme behindert sind und auch keine Vertretung haben, nach § 52 der Verordnung der Mehrheit zugerechnet werden, vorausgesetzt, dafs der Beschlufs sich auf Angelegenheiten des laufenden Reedereibetriebes bezieht (vgl. Entsch. des R.O.H.G. V S. 194 f.); dafs ferner die ordnungswidrig übergangenen Mitreeder nicht unter allen Umständen zur Minderheit gezählt werden, sondern nur in dem Falle, dafs sie sich dem Beschlufs der Mehrheit nicht fügen wollen. Hieraus folgt, dafs solche noch nachträglich dem Mehrheitsbeschlusse beitreten können, und dafs alsdann die Minderheit auch die diesen gehörigen Parten, falls die Mehrheit das Schiff giebt, übernehmen mufs.

b. Vom Setzungsrecht kann übrigens nicht nur die Minderheit im ganzen Gebrauch machen, sondern auch jeder einzelne

6) Die Bestimmung der Verordnung vom 31. Januar 1865 V: *Der Inhalt des § 53 der Verordnung zur Publikation des A.D.H.G.B. wird dahin modifiziert, dafs die Minderheit der Reeder nur insoweit berechtigt ist, das Schiff zu setzen, als dasselbe durch den Übergang auf sie nicht aufhören würde, sich zu drei Vierteilen in dem Eigentum mecklenburgischer Unterthanen zu befinden*, ist heutzutage gegenstandslos.



zur Minderheit gehörende Mitreeder. Dies gilt einmal hinsichtlich der Frage, ob überhaupt das Schiff gesetzt werden soll, und ferner in betreff der weiteren Frage, für welchen Preis dasselbe veranschlagt werden soll, so dafs also weder in betreff des einen noch des anderen Punktes die Stimmenmehrheit unter den zur Minderheit gehörigen Mitreedern entscheidet, demgemäfs die Mehrheit auch infolge eines und desselben von ihr gefafsten Beschlusses in die Lage kommen kann, mehrfachen Setzungserklärungen gegenüber Stellung zu nehmen. Es geht dies mit Notwendigkeit aus der Fassung der Verordnung hervor. Die Verordnung sagt ausdrücklich, das Recht zu setzen steht allen zur Minderheit gehörenden Mitreedern, eventuell auch einem einzelnen zu. „Setzen" aber heifst, das Schiff zu einem bestimmten Preise mit der angegebenen Wirkung für die Reederei veranschlagen. Anderer Meinung Wagner (a. a. O. S. 31, namentlich N. 1).

Nr. 2 abgeändert durch die Verordnung vom 22. Oktober 1869:

§ 1. Der Korrespondentreeder hat sofort nach beendigter Abstimmung die überstimmte Minderheit der Reeder mit dem Beschlufs der Mehrheit bekannt zu machen und dabei unter Aufführung eines jeden befragten Reeders und seiner Part anzugeben, ob und wie derselbe gestimmt hat.

§ 2. Die Setzungserklärung mufs bei Verlust des Setzungsrechts binnen drei Tagen, Art. 468 Abs. 2 des H.G.B., in eiligen Fällen sofort nach erhaltener Kenntnis von dem Mehrheitsbeschlusse dem Korrespondentreeder zugestellt werden, welcher dieselbe mit Angabe der Zeit, wann sie erfolgt ist, sofort nach Ablauf der eben erwähnten Frist denjenigen Reedern, welche für den Mehrheitsbeschlufs gestimmt haben, mitzuteilen hat.

Für den Nachweis dieser Mitteilung an einen Reeder, welcher nicht am Reedereisitze wohnt, genügt der durch ein Postattest erbrachte Beweis, dafs an denselben an dem angegebenen Tage von dem Korrespondentreeder ein Brief abgesandt ist, sofern nicht dargethan wird, dafs der angekommene Brief einen anderen Inhalt gehabt hat.

Der Umstand, dafs der Mehrheitsbeschlufs bereits zur Ausführung gebracht ist, entzieht der Minderheit nicht mehr, wie nach der älteren mecklenburgischen Praxis, das Recht, von der Setzungsbefugnis Gebrauch zu machen, wennschon aus dem § 3 der Verordnung zu folgern ist, dafs bis zur Geltendmachung des Setzungsrechts der Beschlufs der Mehrheit zur Ausführung gebracht werden kann, und dafs die das Schiff ohne vorangegangene Erkundigung setzende Minderheit sich der Gefahr aussetzt, mit dem Schiffe auch das Risiko der von der Mehrheit beschlossenen Unternehmung übernehmen zu müssen, welches sie durch die Setzung gerade von sich abwenden wollte (Entsch. des R.O.H.G. V S. 189—195).

3. Der Geldanschlag des Schiffs, welchen die Setzung enthalten mufs, ergreift den Wert des Schiffs und der Schiffsgerätschaften

und behält die sonstigen Aktiva und Passiva einer besonderen Liquidation vor.

Nr. 4 abgeändert durch die Verordnung vom 22. Oktober 1869:

§ 3. Die Ausführung des Mehrheitsbeschlusses mufs nach rechtzeitig erfolgter Setzung unterbleiben.

Nr. 5 abgeändert durch die Verordnung vom 22. Oktober 1869:

§ 4. Die Reeder, welchen die Setzungserklärung mitgeteilt worden ist, haben ihre Gegenerklärung binnen acht Tagen an den Korrespondentreeder abzugeben.

Diese Frist beginnt am ersten vollen Tage nach der geschehenen Mitteilung, beziehungsweise nach der Aufgabe des dieselbe enthaltenden Briefes auf die Post. Die Reeder, welche sich binnen dieser Frist überall nicht oder undeutlich oder ungenügend erklären, werden als von dem Mehrheitsbeschlusse zurücktretend angesehen.

Selbstverständlich können die Mitreeder der Mehrheit — einzelne wie alle — auch ausdrücklich vom Mehrheitsbeschlufs zurücktreten.

§ 5. Ist die Mehrheit über Nehmen oder Geben geteilt, so gehen diejenigen vor, welche die ganze Part des oder der Setzenden für ihre alleinige Rechnung nehmen wollen, nur mit Ausnahme des Falles, wenn die Parten derjenigen, welche geben oder von dem Mehrheitsbeschlufs zurücktreten wollen, mit den Parten des oder der Setzenden zusammengerechnet mindestens die Hälfte aller Parten der Reeder betragen, welche an der Beschlufsfassung teil genommen haben. In diesem Falle müssen diejenigen, welche die Part des oder der Setzenden für ihre alleinige Rechnung nehmen wollen, entweder auch noch die Parten der geben wollenden Reeder zum Setzungspreise nehmen oder ebenfalls ihre Parten geben oder von dem Mehrheitsbeschlusse zurücktreten.

Tritt dieser Ausnahmefall ein, so hat der Korrespondentreeder sofort nach dem Eingange sämtlicher Antworten auf die Setzungserklärung, spätestens sofort nach Ablauf der im § 4 vorgeschriebenen bezüglichen Frist jedem Reeder, der nehmen will, genaue schriftliche Mitteilung von den Antworten der einzelnen Reeder und beziehungsweise darüber zu machen, welche Reeder und aus welchen Gründen dieselben als von den Mehrheitsbeschlüssen zurückstehend anzusehen sind.

Auf diese Mitteilung hat der betreffende Reeder seine schliefsliche Erklärung über die Setzung binnen einer — nach Mafsgabe des § 4 zu berechnenden — Frist von acht Tagen abzugeben, widrigenfalls er als von dem Mehrheitsbeschlusse zurücktretend angesehen wird.

§ 6. Der Korrespondentreeder hat sofort nach dem Eingange oder Ausschlufs der Gegenerklärungen der zur Mehrheit gehörenden Reeder die setzenden Reeder mit dem Ergebnisse des Setzungsverfahrens bekannt zu machen.

Nr. 6 abgeändert durch die Verordnung vom 22. Oktober 1869:

§ 7. Die Setzung führt nicht zur Auflösung der Reeder, sondern nur zum Ausscheiden des bezüglichen Teils der Reederei.

Der bei dem Schiffe bleibende Teil tritt rücksichtlich der zu übernehmenden Parten in die laufenden Rechte und Verbindlichkeiten der Reederei mit dem Zeitpunkte ein, in welchem die das Nehmen oder Geben zum Abschlufs bringende Erklärung an den Korrespondentreeder abgegeben worden ist. Der Setzungspreis ist binnen acht Tagen nach zugelegter Liquidation an den ausscheidenden Teil zu berichtigen, worauf das Schiff zu der freien Verfügung des Nehmers steht. Kann die Liquidation nicht unverzüglich beschafft werden, so wird dem Nehmer gegen genügsame Sicherheit die Verfügung über das Schiff freigegeben.

7. Diejenigen Reeder, welche sich an der fraglichen Abstimmung nicht beteiligt haben, bleiben mit ihrem Parte im Schiffe.

8. Hat die Mehrheit einen von der Minderheit ausgehenden Antrag abgelehnt, so ist eine Setzung aus diesem Grunde nur unter den Voraussetzungen statthaft, unter welchen nach dem Art. 473 Abs. 2 des H.G.B. der Verkauf des Schiffs durch die Mehrheit beschlossen werden darf.

Der Verkauf des Seeschiffs kann auch dann durch die Mehrheit beschlossen werden, wenn dasselbe in einem anderen Hafen seine Reise beendigt hat und die Schiffsmannschaft entlassen ist. Vgl. Art. 469 Abs. 2 des H.G.B.

Im Abs. 1 dieser Ziffer ist die Ausdrucksweise eine sehr ungenaue. Der Abs. 2 des Art. 473 H.G.B. spricht nämlich nicht von Voraussetzungen, unter denen der Verkauf des Schiffs beschlossen werden, sondern von solchen, unter welchen der Verkauf geschehen kann. In diesem Sinne müssen daher die Worte des Abs. 1 der Ziffer 8 verstanden werden. (So auch Wagner a. a. O. S. 29, namentlich N. 1.)

Mit Rücksicht auf diese Bestimmungen ist für Mecklenburg die verbindliche Kraft des Art. 468 H.G.B. ausgeschlossen[7]).

Das Setzungsrecht kann übrigens (auf Grund des Art. 457 H.G.B.) auch durch Vertrag für eine bestimmte Reederei eingeführt werden. (So auch Beseler, System S. 1033; Wagner a. a. O. S. 27.)

Art. 469.

Die Verteilung des Gewinnes und Verlustes geschieht nach der Gröfse der Schiffsparten.

Die Berechnung des Gewinnes und Verlustes und die Auszahlung des etwaigen Gewinnes erfolgt jedesmal, nachdem das Schiff in den Heimatshafen zurückgekehrt ist, oder nachdem es in einem anderen Hafen seine Reise beendigt hat und die Schiffsmannschaft entlassen ist.

Aufserdem müssen auch vor dem erwähnten Zeitpunkte die eingehenden Gelder, insoweit sie nicht zu späteren Ausgaben oder zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitreeder an die Reederei er-

---

7) § 55 der Einführ.-Verordn.: *Der Art. 468 des H.G.B. tritt infolge des § 53 dieser Verordnung nicht in Wirksamkeit.*



forderlich sind, unter die einzelnen Mitreeder nach Verhältnis der Gröſse ihrer Schiffsparten vorläufig verteilt und ausgezahlt werden.

Neues H.G.B. § 502 übereinstimmend.

1. Wer Mitglied einer Reederei ist, hat die Absicht, dadurch einen Gewinn zu erzielen. Er nimmt an demselben, ebenso aber auch am Verlust nach dem Verhältnis, zu welchem er bei dem Reedereibetriebe beteiligt ist, d. h. nach der Gröſse seiner Schiffspart, teil. Der Anspruch auf jenen Anteil am Gewinn ist ein Sonderrecht, das dem Einzelnen auch nicht durch einen Mehrheitsbeschluſs entzogen werden kann (vgl. Art. 458 Bem. Nr. 8). Der wirkliche Reingewinn läſst sich aber immer erst nach vollständiger Beendigung eines Unternehmens feststellen; daher darf alsdann erst eine Rechnungslegung und Verteilung des Gewinns korrekterweise stattfinden. Und als beendet ist ein Unternehmen nur unter den in Abs. 2 des Artikels angegebenen Voraussetzungen anzusehen, weil, wie in der Hamburger Konferenz hervorgehoben wurde, „in allen anderen Fällen der Erfolg der einen beendigten Reise durch den Verlauf einer späteren immer noch geändert werden“ kann (Prot. S. 1538 ff.).

2. Der Abs. 3 entzieht die Verfügung über den sich vorläufig herausstellenden Gewinn den Beschlüssen der Mehrheit und giebt jedem Mitreeder das Recht, auch trotz eines entgegenstehenden Mehrheitsbeschlusses gerichtlich zu erzwingen, sowohl daſs solcher Gewinn verteilt werde, wenn und soweit er nicht durch die Unkosten des Unternehmens aufgezehrt wird, und daſs dessen Verteilung unterbleibe, wenn seine Verwendung hierzu erforderlich ist; wie auch der Korrespondentreeder die Auszahlung aus diesem letzteren Grunde verweigern darf (vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXIV S. 60 f.).

3. Übrigens wird weder durch Abs. 2 noch 3 verhindert, daſs von der Mehrheit ein neues Unternehmen und die Zurückhaltung der zu diesem Behufe erforderlichen Gelder beschlossen wird (Prot. S. 2765). Denn wie jeder Mitreeder zur Fortsetzung des Reedereibetriebes die dazu erforderlichen Zuschüsse zu leisten hat, soweit er nicht von dem ihm durch Art. 468 gegebenen Recht Gebrauch machen kann und will, so hat er zu diesem Behuf auch die Einbehaltung des ihm gebührenden Gewinns oder eines Teils desselben sich gefallen zu lassen.

Art. 470.

Jeder Mitreeder kann seine Schiffspart jederzeit und ohne Einwilligung der übrigen Mitreeder ganz oder teilweise veräuſsern.

Ein gesetzliches Vorkaufsrecht steht den Mitreedern nicht zu. Es kann jedoch die Veräuſserung einer Schiffspart, infolge welcher das Schiff das Recht, die Landesflagge zu führen, verlieren würde, rechtsgültig nur mit Zustimmung aller Mitreeder erfolgen[1]. *Die Landes-*

1) So auch Norwegen (§ 20).

gesetze, welche eine solche Veräufserung überhaupt für unzulässig erklären, werden durch diese Bestimmung nicht berührt.

Neues H.G.B. § 508 Abs. 1 übereinstimmend, Abs. 2 lautet:

Die Veräufserung einer Schiffspart, infolge deren das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde, kann nur mit Zustimmung aller Mitreeder erfolgen.

1. Die Schiffspart, d. h. nicht nur das Miteigentum am Schiff, sondern auch die Mitgliedschaft in der Reederei ist vererblich und veräufserlich. Dadurch unterscheidet sich die Reederei von jeder anderen Gesellschaft (vgl. § 719, 727 Abs. 1 B.G.B.). Und zwar ist der Veräufserungsbefugnis keine andere Schranke gesetzt, als dafs durch deren Ausübung nicht das Recht, die Landesflagge, beziehentlich jetzt die Reichsflagge zu führen, verloren gehen darf. Die Veräufserung einer Schiffspart an einen Ausländer (jemanden, der nicht Reichsangehörigkeit besitzt) ohne Zustimmung aller Mitreeder ist nichtig. Rechtsfolgen, welche die Veräufserung zur Voraussetzung haben, treten daher in solchem Falle nicht ein, und zwar nicht nur soweit das Verhältnis des Erwerbers zu den Mitreedern, sondern auch das Verhältnis desselben zu dem Veräufserer in Frage steht. Es kann daher der Erwerber nicht auf Grund des Art. 440 H.G.B. vom Veräufserer die Erteilung einer Urkunde über die Veräufserung verlangen (vgl. Entsch. des R.O.H.G. XXIV S. 46f.). Aus der in Rede stehenden Bestimmung ist jedoch nicht zu folgern, dafs bei dem öffentlichen Verkauf des ganzen Schiffs Ausländer ohne Zustimmung aller Mitreeder als Bieter auszuschliefsen seien (Art. 473); denn der Verkauf eines Schiffs kann durch Stimmenmehrheit schlechthin beschlossen werden, und es berührt die Rechte der einzelnen Mitreeder in keiner Weise, ob diese Veräufserung an Inländer oder an Fremde geschieht, weil die Veräufserung des Schiffs in jedem Fall die Auflösung der Reederei zur Folge hat, wogegen die Veräufserung einzelner Schiffsparten an Ausländer den Verlust der Reichsflagge ohne gleichzeitige Verwertung des Schiffs zur Folge haben würde (Prot. S. 1546 f.).

2. Ausdrücklich, und zwar bei Strafe der Nichtigkeit, hat die Veräufserung von Schiffsparten an Ausländer überhaupt verboten[2]) das schleswig-holsteinische Provinzial-

---

2) Die von Lewis in Endemanns Handb. IV S. 32 N. 13 bekämpfte Ansicht Stobbes (Deutsches Privatr. I S. 268), dafs infolge der in Deutschland den Fremden gewährten privatrechtlichen Gleichberechtigung die angegebene Bestimmung für beseitigt zu halten sei, hat derselbe in der — übrigens schon vor der Publikation jener Darstellung erschienenen — neuen Auflage seines Privatr. I S. 323 zurückgenommen. — Über die in den älteren Rechtsquellen vorkommenden Verbote und Beschränkungen der Veräufserung von Schiffen und Schiffsparten an Ausländer vgl. Lewis in Endemanns Handb. IV S. 31. Im finnländischen Seegesetz (Art. 9) findet sich gleichfalls ein absolutes Verbot, Schiffsparten an Fremde zu veräufsern.

recht (Verordn. v. 4. Mai 1803, Reskript v. 6. Juni 1806; s. auch Falck, Handb. des schlesw.-holst. Privatr., Altona 1825—1848 IV, S. 137), ebenso Art. 42 II der Mecklenb.-Schwerinschen Einf.-Verordn: letztere Vorschrift steht aber in untrennbarem Zusammenhang mit anderen dem Reichsgesetz vom 25. Okt. 1867 widersprechenden Vorschriften und mufs daher als durch dieses Gesetz aufgehoben gelten (Lewis in Endemanns Handb. IV S. 32). Das neue H.G.B. beseitigt diese landesgesetzlichen Vorschriften, die in der That durchaus entbehrlich sind.

3. Der Artikel hat nur ein gesetzliches Vorkaufsrecht der Mitreeder ausgeschlossen[3]). Durch Vereinbarung, z. B. durch den Reedereivertrag, kann ein solches begründet werden (Prot. S. 3724 f.). Das neue H.G.B. streicht den ersten Satz des zweiten Absatzes, da es mit dem Inkrafttreten des B.G.B. ein gesetzliches Vorkaufsrecht nicht mehr giebt.

Art. 471.

Der Mitreeder, welcher seine Schiffspart veräufsert hat, wird, so lange die Veräufserung von ihm und dem Erwerber den Mitreedern oder dem Korrespondentreeder nicht angezeigt worden ist, im Verhältnis zu den Mitreedern noch als Mitreeder betrachtet und bleibt wegen aller vor dieser Anzeige begründeten Verbindlichkeiten als Mitreeder den übrigen Mitreedern verhaftet.

Der Erwerber der Schiffspart ist jedoch im Verhältnis zu den übrigen Mitreedern schon seit dem Zeitpunkte der Erwerbung als Mitreeder verpflichtet.

Er mufs die Bestimmungen des Reedereivertrags, die gefafsten Beschlüsse und eingegangenen Geschäfte gleich wie der Veräufserer gegen sich gelten lassen; die übrigen Mitreeder können aufserdem alle gegen den Veräufserer als Mitreeder begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf die veräufserte Schiffspart gegen den Erwerber zur Aufrechnung bringen, unbeschadet des Rechts des letzteren auf Gewährleistung gegen den Veräufserer.

Neues H.G.B. § 504 übereinstimmend.

1. Während die Art. 439—441 das Verhältnis des Veräufserers und Erwerbers untereinander, die Art. 442 und 474 das Verhältnis des Veräufserers und des Erwerbers einer Schiffspart zu den Gläubigern der Reederei ordnen, bezieht sich dieser Artikel auf das Verhältnis der gedachten Personen zu den Mitreedern. Da die Übertragung von Schiffsparten weder an irgend eine Form noch an die Zustimmung der übrigen Mitreeder gebunden ist, sich also auch durchaus ihrer Kenntnisnahme entzieht, so erscheint es nur naturgemäfs, wenn das Gesetz nicht gleich mit dieser Übertragung auch das Verhältnis zwischen dem Ver-

---

3) In manchen fremden Rechten findet sich ein solches, so im schwedischen und im norwegischen Seeges. (§ 20, in Schweden aber nicht bei einem Verkauf in öffentlicher Versteigerung), im finnländ. Seeges. Art. 9.



äufserer und den übrigen Mitreedern gelöst sein läfst, sondern hierzu eine Anzeige des austretenden und des neueintretenden Mitreeders fordert. Es genügt nicht die Anzeige eines von beiden, sondern es wird die beider Kontrahenten gefordert, weil dieselbe wichtige Rechtswirkungen und zwar verschiedene für jeden von beiden hat, so dafs der eine in der Folgezeit ein Interesse daran haben kann, dafs die Anzeige stattgefunden, der andere, dafs sie nicht stattgefunden hat.

2. Über die Form der Anzeige bestimmt der Artikel nichts, und daraus erhellt schon, dafs die Anzeige formlos, also mündlich oder schriftlich sowohl von den Kontrahenten, als auch von deren Vertretern erstattet werden kann, was nicht ausschliefst, dafs der eine Kontrahent sowohl für sich allein, als auch zugleich im Namen des andern die Anzeige machen kann, vorausgesetzt, dafs er von diesem dazu beauftragt, und diesen Auftrag nachzuweisen im stande ist (Prot. S. 3727).

3. Bis diese Anzeige gemacht ist, wird der Veräufserer immer noch als Mitreeder angesehen, sowohl in formeller, wie materieller Hinsicht, und zwar eben so wohl rücksichtlich der Forderungen wie der Verbindlichkeiten der Reederei. Bis dahin gilt daher der veräufsernde Mitreeder als stimmberechtigt (Prot. S. 1549). Bis dahin kann demselben der Gewinn der Reederei ausgezahlt werden; denn die Bestimmung des Art. 441, wonach der Gewinn der laufenden Reise dem Erwerber gebührt, bezieht sich lediglich auf das Verhältnis von Veräufserer und Erwerber. Für die bis dahin von der Reederei eingegangenen Verbindlichkeiten können sich die Mitreeder an den Veräufserer halten, der ihnen für alle Folgezeit (d. h. auch nach der Anzeige) dafür aufzukommen hat (Prot. S. 1549, 1552), obwohl nach Art. 441 der Veräufserer, sobald er in Anspruch genommen, sich dieserhalb an den Erwerber halten kann. Bis die Anzeige gemacht ist, kann nur der Veräufserer den Abandon (Art. 468) erklären, vgl. Wagner S. 217.

4. Der Erwerber tritt nicht in alle Verbindlichkeiten seines Vorgängers ein, ja er kann von der Reederei auch nicht einmal für den Verlust der zur Zeit der Veräufserung laufenden Reise in Anspruch genommen werden; wohl aber für die in der Zeit nach der Erwerbung, nicht erst für die nach der Anzeige entstandenen Verbindlichkeiten. Zwischen Erwerb und Anzeige haftet er also der Reederei neben dem Veräufserer auf den Anteil der Schiffpart als Gesamtschuldner. Dieser Satz hat seinen Grund darin, dafs der Eigentümer einer Schiffspart Mitreeder und demgemäfs zur Leistung der zum Reedereibetriebe erforderlichen Beiträge verpflichtet ist. Wollte man nun den Erwerber erst von der Anzeige an der Reederei gegenüber verpflichten, so würde damit thatsächlich auch der Übergang des Eigentums an der Part bis zu diesem Moment aufgeschoben, und damit für diesen selbst eine bestimmte Form wieder eingeführt werden (Prot. S. 1555). Es sind

demgemäfs die einzelnen Verbindlichkeiten aus mit Dritten geschlossenen Verträgen oder Delikten gesondert zu betrachten, und es hat (abgesehen von der Zeit zwischen Erwerb und Anzeige) entweder der Veräufserer oder der Erwerber dafür aufzukommen, je nachdem dieselben vor oder nach der Übertragung der Schiffspart entstanden sind.

5. Aufserdem hat der Erwerber die vor seinem Eintritt beschlossenen Unternehmungen gegen sich gelten zu lassen und hat die nachher dafür notwendig werdenden und nachher ausgeschriebenen Beiträge zu leisten, während für die vorher beschlossenen Beiträge der Veräufserer haftet (Prot. S. 1556 f.). Der Erwerber mufs sich auch gefallen lassen, dafs ihm von den Mitreedern „wegen der Ansprüche gegen den Austretenden" „Abzüge auf seinen Anteil" d. h. bei einem später ihm auszuzahlenden Gewinn oder bei der Liquidation und Verteilung des Schiffsvermögens gemacht werden. Durch die Veräufserung und den Austritt eines Mitreeders darf die Lage der Reederei nicht verschlechtert werden, darf keine Änderung in den Rechten der übrigen Mitreeder eintreten, und so ist es notwendig, dafs dieselben einerseits ihr persönliches Forderungsrecht gegen den austretenden Mitreeder behalten, und ihnen andererseits auch diejenige Sicherheit, die ihnen dessen Schiffspart und die hierauf fallenden Gewinnanteile gewähren, erhalten bleibt (Prot. S. 1552 f.). Die Mitreeder haben also aufserhalb des Konkurses ein den §§ 755, 756 B.G.B. entsprechendes, gegen den Erwerber der Parten (Sondernachfolger), wirksames Recht auf vorzugsweise Befriedigung wegen der Reedereiforderungen aus den Schiffsparten. Dem Korrespondentreeder, der nicht gleichzeitig Mitreeder ist, steht wegen seiner Forderungen aus dem Reedereiverhältnis das erwähnte Recht nicht zu (vgl. Prot. S. 1557). Wegen der Rechte der Mitreeder im Konkurse ihrer Mitreeder und der näheren Gestaltung dieser Rechte überhaupt s. Bem. Nr. 4 zu Art. 467.

Art. 472.

Eine Änderung in den Personen der Mitreeder ist ohne Einflufs auf den Fortbestand der Reederei.

Wenn ein Mitreeder stirbt oder in Konkurs gerät oder zur Verwaltung seines Vermögens rechtlich unfähig wird, so hat dies die Auflösung der Reederei nicht zur Folge.

Eine Aufkündigung von seiten eines Mitreeders oder eine Ausschliefsung eines Mitreeders findet nicht statt.

Neues H.G.B. § 505 Abs. 1 und Abs. 3 **übereinstimmend;** Abs. 2:

Stirbt ein Mitreeder oder wird der Konkurs über das Vermögen eines Mitreeders eröffnet, so hat dies die Auflösung der Reederei nicht zur Folge.

Wie für den Fortbestand der Reederei jeder Wechsel (siehe Art. 470) der Personen der Mitreeder völlig gleichgültig ist, ebenso ist es auch gleichgültig, ob dieselben vorübergehend oder dauernd verhindert sind, sich bei der Leitung der Angelegenheiten der Reederei zu beteiligen. Erben eines Mitreeders werden von selbst, ohne dafs es einer darauf bezüglichen Erklärung oder einer Aufnahme von seiten der übrigen Mitreeder bedürfte, Mitglieder der Reederei an Stelle ihres Erblassers. In gleicher Weise geht die Schiffspart in die Masse des in Konkurs geratenen Mitreeders über und wird von dieser ganz wie von einem persönlichen Reeder veräufsert (vgl. § 14 Reichs-Konk.-Ordn.). Wagner hält unrichtig § 15 Reichs-Konk.-Ordn. für anwendbar (S. 193).

Das neue H.G.B. streicht in Abs. 2 die Worte: „oder zur Verwaltung seines Vermögens rechtlich unfähig wird", weil auch die Gesellschaft des B.G.B. (vgl. §§ 726, 727 B.G.B.) in solchem Fall nicht aufgelöst wird und somit die Vorschrift hier überflüssig ist.

Art. 473.

Die Auflösung der Reederei kann durch Stimmenmehrheit beschlossen werden. Der Beschlufs, das Schiff zu veräufsern, steht dem Beschlusse der Auflösung gleich.

Ist die Auflösung der Reederei oder die Veräufserung des Schiffs beschlossen, so mufs das Schiff öffentlich verkauft werden. Der Verkauf kann nur geschehen, wenn das Schiff zu einer Reise nicht verfrachtet ist und in dem Heimatshafen oder in einem inländischen Hafen sich befindet. Ist jedoch das Schiff als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig (Art. 444) kondemniert, so kann der Verkauf desselben, auch wenn es verfrachtet ist, und selbst im Auslande erfolgen. Soll von den vorstehenden Bestimmungen abgewichen werden, so ist die Zustimmung aller Mitreeder erforderlich.

Neues H.G.B. § 506 übereinstimmend.

1. Da die Reederei eine Gesellschaft mit einem zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiff als Grundlage ist, so wird sie aufgehoben sowohl durch Beseitigung der Personen-Vereinigung als durch Verlust des Schiffs. Daher steht dem direkt auf Aufhebung des Gesellschafts-Verhältnisses gerichteten Beschlufs der Beschlufs, das Schiff zu veräufsern, gleich, weil dieses durch die Veräufserung für die Gesellschaft verloren geht. Selbstverständlich wird die Reederei auch aufgelöst, wenn aus einem anderen Grunde die Personen-Vereinigung aufhört zu existieren, z. B. wenn durch Vertrag oder Erbgang sämtliche Schiffsparten in der Hand eines Mitreeders vereinigt werden — in welchem Falle an die Stelle der Reederei ein Reeder tritt; ebenso wenn das Schiff zu Grunde gegangen, von einer feindlichen Macht für gute Prise erklärt worden, durch Seeräuber genommen ist oder wenn es in den Fällen des Art. 767 H.G.B. verkauft ist.

Ebenso mufs endlich nach den Grundsätzen des Gesellschaftsvertrags angenommen werden, dafs die Reederei aufgelöst ist, wenn die Erreichung des vereinbarten Zwecks aus andern Gründen unmöglich geworden ist (vgl. § 726 B.G.B.). Der vereinbarte Zweck ist der Erwerb durch die Seefahrt. Wenn das Schiff zur Seefahrt untauglich geworden ist und nur noch zur Flufsschiffahrt verwandt wird oder als Lagerraum, Hulk u. dgl., so ist die Reederei aufgelöst. Es mufs aber auch dann das Gleiche angenommen werden, wenn bei Stimmengleichheit dauernd das Schiff wegen mangelnder Einigung der Reeder nicht mehr in See gehen kann. Scheut z. B. die eine Hälfte die Kosten einer notwendigen Reparatur, welche die andere Hälfte bewilligen will, so ist thatsächlich ein weiterer Erwerb durch die Seefahrt unmöglich. In solchem Fall mufs also jede der beiden Hälften den Verkauf des Schiffs fordern können (vgl. Wagner S. 194, oben Bem. Nr. 9 zu Art. 458). Anders wenn dieselben z. B. nur wegen augenblicklicher Konjunkturen darüber uneinig sind, ob das Schiff vorläufig still liegen soll oder nicht. Natürlich ist es auch zulässig, eine Reederei von vornherein auf bestimmte Zeit oder für ein bestimmtes Unternehmen einzugehen.

2. Hinsichtlich des Auflösungsbeschlusses ist noch zu bemerken, dafs er nicht mit dem faktischen Verhalten der Reederei im Widerspruch stehen darf. Denn wenn nach demselben die Seefahrt fortbetrieben, das Schiff z. B. für eine neue Reise verchartert würde, so wäre darin eine Aufhebung des Auflösungsbeschlusses zu finden (Prot. S. 1558), oder vielmehr die durch schlüssige Handlungen zu erkennen gegebene, auf Gründung einer neuen Reederei mit sämtlichen Voraussetzungen der früheren gerichtete Übereinkunft.

In Mecklenburg kann auch einem Auflösungsbeschlufs gegenüber die Minorität von ihrem Setzungsrechte Gebrauch machen (s. Einführungs-Verordn. § 53 Anf., oben S. 85). Thut sie dies, so erfolgt eine Auflösung nicht (s. Verordn. vom 22. Oktober 1869 § 7, oben S. 88).

3. Um die Interessen der einzelnen Mitreeder zu wahren, ist vorgeschrieben, dafs abgesehen vom Falle eines einstimmigen Beschlusses sämtlicher Mitreeder, der Verkauf des Schiffs ein öffentlicher sein, der Regel nach nicht in einem auswärtigen Hafen und auch dann nicht, wenn das Schiff zu einer Reise verfrachtet ist, erfolgen soll (Prot. S. 1559). Die im Gesetz zugelassenen Ausnahmen von der Regel sind gleichfalls wieder durch das wohlverstandene Interesse der Reeder bedingt. Das Gesetz verbietet jedoch nur den Verkauf selbst, während das Schiff verfrachtet ist oder in einem auswärtigen Hafen liegt, nicht aber die Fassung des einen solchen anordnenden Beschlusses. Es ist dies um so weniger zweifelhaft, als die Fassung des preufsischen Entwurfs (Art. 410):

Die Reederei kann mit Stimmenmehrheit ihre Auflösung und den Verkauf des Schiffs beschliefsen, sofern dasselbe nicht zu einer Reise verfrachtet oder von der Reise bereits zurückgekehrt ist;
welche die Auffassung zuliefs, als ob auch die Beschlufsfassung über die Veräufserung eines Schiffs nicht zulässig war, so lange dasselbe verfrachtet oder abwesend, nicht angenommen wurde, und dem auf der Hamburger Konferenz gestellten Antrage, „auszusprechen, dafs die Majorität vor Heimkehr des Schiffs in die Heimat, also bevor dasselbe nochmals besehen und sein Wert untersucht worden, nicht einmal den Beschlufs fassen könne, dafs das Schiff in der Heimat zu verauktionieren sei“, keine Folge gegeben wurde (Prot. S. 1559). So hat auch das Reichs-Ober-Handels-Gericht entschieden in einem Falle, in welchem die Gültigkeit des Verkaufsbeschlusses nachträglich angefochten wurde, weil das Schiff zur Zeit, als derselbe gefafst war, verfrachtet in Newyork gelegen hatte (Entsch. XIV Nr. 131 S. 418 ff.).

Unter öffentlichem Verkauf ist nicht blofs eine öffentliche Versteigerung, sondern eine von einem öffentlichen Beamten geleitete Versteigerung zu verstehen (vgl. R.O.H.G. Entsch. Bd 14 Nr. 106 in betreff des „öffentlichen“ Verkaufs nach Art. 343 H.G.B.; die Gründe treffen auch hier zu). Nach mehreren Landesrechten giebt es specielle Vorschriften hierüber. So bestimmt Hamburg Einf.-Gesetz § 56, dafs der Verkauf entweder durch das Handelsgericht oder durch beeidigte Makler oder Auktionatoren geschehen solle; Bremen Gesetz vom 15. Dezember 1887 betreffend die Zwangsvollstreckung in Schiffe § 37 läfst auf Antrag des Reeders (also sämtlicher Reeder) eine gerichtliche Versteigerung zu; Preufsen: Zwangsvollstreckungsgesetz vom 13. Juli 1883 §§ 180 ff. ermöglicht ebenfalls die gerichtliche Versteigerung zum Zweck der Auseinandersetzung der Mitreeder, falls dieser Art der Versteigerung die übrigen Mitreeder nicht widersprechen.

Das neue Reichsgesetz vom 24. März 1879 über die Zwangsversteigerung läfst Versteigerung eines Schiffs zum Zweck der Aufhebung einer Gemeinschaft auf einseitigen Antrag zu (§ 181). Ist der Antrag nach den Grundsätzen der Reederei nicht gerechtfertigt, so müssen die Mitreeder gegenüber einem solchen Antrag also den Weg der Klage (§ 690 C.P.O.) beschreiten.

4. Nach Auflösung der Reederei ist das Vermögen derselben, also der aus dem Verkauf des Schiffs gewonnene Erlös und die etwa noch vorhandenen Barbestände, unter die Mitreeder zu verteilen.

5. Die Auflösung der Reederei tritt durch den Beschlufs, das Schiff zu veräufsern, nicht erst durch die Veräufserung selbst ein (Wagner S. 193, unrichtig nimmt Lewis 2. Aufl. das Gegenteil an). Nur ist anzunehmen, dafs, falls die Veräufserung beschlossen wird, während das Schiff noch auf einer Reise begriffen ist, die Reederei bis zum Ende der Reise fortdauert, da früher der Verkauf nicht stattfinden darf (R.O.H.G. XV S. 421). Letzterer

erfolgt also bereits im Stadium der Liquidation. Über diese bestimmt das Gesetz nur, dafs der Verkauf des Schiffs öffentlich erfolgen müsse. Wie im übrigen die Liquidation zu erfolgen habe, bestimmt das Gesetz nicht. Bei freiwilliger Veräufserung werden auch regelmäfsig die sonstigen Geschäfte der Reederei vollständig abgewickelt sein, wenn der Verkauf vorgenommen wird, so dafs dann nur noch der Verkaufserlös unter die Mitreeder zu verteilen ist. Sind jedoch nach Auflösung der Reederei noch Geschäfte abzuwickeln, so mufs dies von den einzelnen Mitreedern geschehen, welche auch als Kläger und Beklagte im Prozefs aufzutreten haben. Natürlich können dieselben sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen, und zwar alle Reeder durch dieselben, ja auch durch einen und denselben. Dieser eine kann eben so gut der frühere Korrespondentreeder, wie jede andere Person sein; so jedoch, dafs seine Qualität als Korrespondentreeder jetzt weiter gar nicht in Betracht kommt. Dagegen ist es nicht richtig, wenn das Appellationsgericht zu Celle in einem Erkenntnis vom 28. Mai 1868 (Seufferts Archiv XXIV Nr. 70) annimmt, dafs durch einen vor Auflösung der Reederei gefafsten Mehrheitsbeschlufs eine Liquidations-Kommission niedergesetzt werden könne, welche mit der gerichtlichen und aufsergerichtlichen Vertretung der bisherigen Mitreeder betraut werde. Denn die Reederei darf über ihre Sphäre nicht hinausgehen, und sie kann ihren Mitgliedern für die Zeit, wo diese aufgehört haben, Mitreeder zu sein, eben so wenig Mandatare ernennen, als irgend einer dritten Person.

Das Reichsgericht hat (Entsch. Bd. 11 Nr. 39) im Gegensatz zu vorstehender Ausführung von Lewis angenommen, dafs auf das Liquidationsstadium analog die Bestimmungen über die Reederei anzuwenden seien, woraus gefolgert wird, dafs der Korrespondentreeder im Amt bleibe und auch die Herrschaft der Mehrheit fortdauère (ähnlich Wagner S. 194). Meines Ermessens kann man nicht weiter gehen, als jetzt § 730 B.G.B. bei der Erwerbsgesellschaft vorschreibt: was dort gesagt wird, ist in der That auch jetzt schon Gesellschaftsrecht. Danach gilt die Reederei trotz ihrer Auflösung als fortbestehend, soweit der Zweck der Auseinandersetzung es erfordert, die Befugnis zur Geschäftsführung steht aber von der Auflösung an allen Mitreedern gemeinschaftlich zu. Dies entspricht auch der Vorschrift des H.G.B. über offene Handelsgesellschaften (vgl. Art. 133 H G.B.). Die Analogie der Gewerkschaften ist unzutreffend, da ein Anspruch gegen die einzelnen Gewerken nicht (wie hier gegen die Reeder) stattfindet. Dritte sind auf diese Weise während der Liquidation nicht schlechter gestellt, als bei einer Reederei, die keinen Korrespondentreeder hat. Nach innen entspricht es aber eher der mutmafslichen Intention, dafs die Mehrheitsherrschaft und die Geschäftsführung des Korrespondentreeders aufhören sollte, dafs also namentlich darüber ein einstimmiger Beschlufs erforderlich ist, in wessen Hand der öffentliche Verkauf des

Schiffs zu legen und unter welchen Bedingungen, sowie in welcher Form derselbe vorzunehmen sei, in Ermanglung einer Einigung würde dann der Verkauf gerichtlich erfolgen müssen.

Art. 474.

Die Mitreeder als solche haften Dritten, wenn ihre persönliche Haftung eintritt, nur nach Verhältnis der Gröfse ihrer Schiffsparten.

Ist eine Schiffspart veräufsert, so haften für die in der Zeit zwischen der Veräufserung und der im Art. 471 erwähnten Anzeige etwa begründeten persönlichen Verbindlichkeiten rücksichtlich dieser Schiffspart sowohl der Veräufserer als der Erwerber.

Neues H.G.B. § 507 übereinstimmend.

1. Die Frage nach der Haftung mehrerer *exercitores* eines Schiffs beantwortet das R.R. verschieden, je nachdem dieselben das Reederei-Gewerbe persönlich betreiben (*si per se navem exerceant)* oder durch einen *magister navis.* Im ersteren Falle liefs es Haftung nach Verhältnis der Anteile eintreten *(L. 4 pr. De exercit. act. 14, 1),* im letzteren solidarische *(L. 1 § 25, L. 2, L. 3 eod.),* und zwar auch wenn der Schiffer aus der Zahl der Mitreeder genommen war *(L. 4 § 1 eod.).* Diese Grundsätze wurden noch von den älteren italienischen und auch deutschen Schriftstellern vertreten. Das spätere Gewohnheitsrecht sanktionierte jedoch mit Rücksicht darauf, dafs dem gemeinschaftlichen Reedereibetriebe überhaupt die Absicht zu Grunde liegt, das von dem Betreiben der Seefahrt unzertrennliche Risiko möglichst zu beschränken, das Princip: die Mitreeder haften in jedem Falle nur nach Verhältnis ihrer Anteile am Schiff. (S. Cropp in Heises und seinen jurist. Abh. I S. 447 ff; Martens, Grundrifs des Handelsr. 3. Aufl. § 156; Kaltenborn I S. 126 f.). Diesem Gewohnheitsrecht hat nach dem Vorgange anderer Gesetzgebungen [1]) das D.H.G.B. Rechnung getragen (vgl. Motive S. 224).

2. Das Gesetzbuch macht die Haftung der Mitreeder nach Anteilen von zwei Umständen abhängig: a. Die Mitreeder

1) Holländ. H.G.B. Art. 321, 322, 335; altes portug. H.G.B. Art. 1338; finnländ. Seeges. Art. 28. Die skandinavischen Seegesetze (§ 9) haben denselben Grundsatz angenommen. Im französ. (Art. 216 Abs. 3) und im belgischen *Code de comm.* (II v. 1879 Art. 7 Abs. 3), wie im italien. H.G.B. (Art. 482 Abs. 2) ist der Satz nur anerkannt inbetreff des Mitreeders, der zugleich Kapitän ist, und dem deshalb das Abandonrecht (in den Fällen, wo die Reederei wegen Handlungen des Schiffsführers in Anspruch genommen wird) nicht zusteht. Dagegen ist die Frage, von welcher Beschaffenheit die Haftung der Mitreeder an und für sich ist, in Frankreich bestritten. Die Haftung nach Anteilen hat namhafte Vertreter gefunden (so Caumont S. 225 N. 57; Bédarride I N. 299; Alauzet III N. 1115, IV N. 1724; Bravard-Demangeat IV S. 171 und die daselbst Citierten). Ebenso aber auch die solidarische: Cresp-Laurin I S. 388 ff., bes. N. 103, II S. 299 f.; Desjardins II S. 16 f., 54 ff.; Lyon-Caën Nr. 297; Jacobs Nr. 66. Für die letztere Ansicht ist auch der Kassationshof eingetreten. Über England und Nordamerika s. Art. 456 N. 9.

müssen als solche haften, d. h. lediglich auf Grund ihrer Zugehörigkeit zur Reederei in Anspruch genommen werden. Es kann sehr wohl auch bei Mitreedern infolge „besonderer Thatsachen, z. B. (vgl. Anm. 18 zu Art. 452) wegen ausdrücklicher Vertragsbestimmung oder wegen Vergehen“ eine solidarische Haftung angenommen werden müssen (Prot. S. 1612 f.). b. Es mufs die persönliche Haftung der Mitreeder in Frage stehen. Da wo die Haftung mit der *fortune de mer* Platz greift, kann von anteilweiser Haftung nicht die Rede sein. Das Gesetz sagt: in bestimmten Fällen haftet der Reeder, also auch die Reederei nur mit Schiff und Fracht. Diese sind daher unbedingt Exekutionsobjekte für die Gläubiger, wegen jedes Teils der Forderung. Erst mit dem Untergange der ganzen Forderung hört auch das Recht auf, aus diesen Gegenständen Befriedigung zu suchen. Der deutsche Mitreeder kann daher weder wie der nordamerikanische (Art. 456 N. 9) seine Part befreien durch Zahlung der seinem Anteil entsprechenden Quote, noch durch Aufgabe seiner Part von einem entsprechenden Anteil der Schuld die übrigen Parten befreien[2]), sondern nur durch Zahlung der ganzen Schuld (Prot. S. 3731). Diesen Satz hat das H.G.B. in der Lehre von den Schiffsgläubigern noch besonders ausgesprochen (Art. 766). Umgekehrt ist auch wegen Schiffsschulden eine Vollstreckung in blofse Schiffsparten unzulässig.

---

2) Das entgegengesetzte Princip stellt für das Abandonsystem ausdrücklich das holländ. H.G.B. Art. 321 auf. Es wird hier gesagt, dafs jeder Mitreeder von seiner Verantwortlichkeit befreit werde durch Abandonnierung seiner Part. Diese Entscheidung ist für das in Rede stehende System durchaus konsequent, und die Abweichung von dem für das deutsche Recht aufgestellten Princip ergiebt sich aus dem Gegensatz, in welchem das Abandonsystem zu dem System der gesetzlich beschränkten Haftung steht. Bei dem letzteren wird dem Gläubiger ein Exekutionsobjekt zugewiesen, aus dem er seine Befriedigung suchen kann, wenn nicht der Schuldner freiwillig leistet. Bei dem ersteren besteht eine persönliche Haftung des Schuldners, der dieser aber durch den Abandon entgehen kann. Gehört das Schiff nicht einem Einzelreeder, sondern einer Reederei, so haften die einzelnen Mitreeder. Auch sie entgehen aber der persönlichen Haftung durch Abandon, da das Abandonrecht nirgends auf Einzelreeder beschränkt ist. Der Abandon eines Mitreeders kann nun naturgemäfs nur dessen Part zum Gegenstand haben, da ein solcher nicht über anderen Personen gehörige Vermögensobjekte verfügen kann. So auch Lamprecht in Goldschmidt Zeitschr. XXI S. 93. A. M. Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 242 f., der sich jedoch für seine Ansicht lediglich auf die Härte beruft, welche die entgegengesetzte für den Gläubiger im Gefolge hätte. Solche macht sich aber umgekehrt bei der Ehrenbergschen Meinung, wonach lediglich durch eine von dem Gesamtwillen abhängige Hingabe des ganzen Schiffsvermögens die einzelnen Mitreeder von persönlicher Haftung befreit werden, den letzteren gegenüber geltend (vgl. Prot. S. 1587 f.). Die französischen Schriftsteller stehen gleichfalls gröfstenteils auf dem hier vertretenen Standpunkt. So Bédarride I Nr. 293; Cresp-Laurin I S. 393, 637 f.; Desjardins II S. 87; Lyon-Caën Nr. 222; Jacobs Nr. 100. Nach einer anderen Ansicht ist der Abandon durch die Majorität zu beschliefsen; allein wenn diese sich gegen den Abandon und für volle Befriedigung der Gläubiger ausspricht,

3. Hinsichtlich des Verhältnisses des Veräufserers und des Erwerbers einer Schiffspart dem Dritten gegenüber stellt das Gesetz dasselbe Princip auf, wie den Mitreedern gegenüber. Wie diesen der Veräufserer bis zur Anzeige von der stattgehabten Veräufserung haftet, der Erwerber aber auch bereits von der Veräufserung an haftet, während der Zeit von der Veräufserung bis zur Anzeige also die Reederei zwei Schuldner hat, Veräufserer und Erwerber, so kann sich auch der dritte Gläubiger während des gedachten Zeitraumes sowohl an den einen wie an den anderen halten.

Derselbe Grundsatz ist nicht für den Fall des Abandons von Schiffsparten (vgl. Art. 468 Bem. Nr. 4) ausgesprochen und es ist auch keine Veranlassung vorhanden, eine analoge Ausdehnung auf diesen Fall zuzulassen. Hier haftet der abandonnierende Reeder also nur für die bis zur Erklärung des Abandons begründeten Forderungen Dritter (vorbehältlich seines Regresses gegen die Mitreeder, falls diese Forderungen aus den Beschlüssen resultieren, die den Abandon veranlassen). Der Grund der mit der Regel des Art. 471 Abs. 1 und 2 korrespondierenden Vorschrift ist der, dafs Dritten gegenüber im Fall der Veräufserung die Haftpflicht ebenso geregelt sein soll wie nach innen. Die Anzeige von einer Veräufserung an den Korrespondentreeder und die Mitreeder giebt einer solchen keine für Dritte erkennbare Publizität; sie ist kein allgemeines Erfordernis für die Wirkung eines Eigentumsübergangs nach aufsen, z. B. auch nicht im Fall des Erwerbs durch Vermächtnis. Mufs der Dritte ausnahmsweise statt des Schiffers oder des Korrespondentreeders die einzelnen Reeder verklagen, so mufs er aus dem Schiffsregister sich die Namen geben lassen, da die Eintragung in das Register *prima facie* die dort eingetragenen Personen als passiv legitimiert erscheinen läfst (vgl. Bem. IV zu Art. 432—438).

4. Der Grundsatz des Art. 474 kommt nicht blofs dann zur Anwendung, wenn der Reeder von vornherein unbeschränkt persönlich haftet, sondern auch dann, wenn er infolge eigenen Verschuldens (Art. 452) unbeschränkt persönlich haftbar wird. — Für die Fälle der beschränkt persönlichen Haftung (Art. 774, 776, 777) kommt der Grundsatz des Art. 474 ebenfalls dann zur Anwendung, wenn die Mitreeder „als solche“ in Anspruch genommen werden. Es bedarf hier dieser Begriff aber noch einer

so braucht sich die Minorität dem nicht zu fügen (Caumont S. 26 f. N. 24 ff.; Ruben de Couder S. 412 N. 69). Die den teilweisen Abandon zulassenden Juristen gehen freilich selbst wieder hinsichtlich der Wirkungen eines solchen Abandons auseinander. Diejenigen von ihnen, welche anteilweise Haftung annehmen, lassen den auf den abandonnierenden Reeder fallenden Teil der Schuld untergehen, die Anhänger der Solidarhaft lassen für die Schulden, soweit dieselben nicht wirklich durch den Abandon getilgt sind, die Mitreeder, welche vom Abandonrecht keinen Gebrauch machen, verhaftet bleiben (s. Desjardins a. a. O.). England und Nordamerika s. Art. 456 N. 9.

genaueren Feststellung. Die beschränkt persönliche Haftung in den erwähnten gesetzlichen Fällen beruht darauf, dafs das Seevermögen, auf welches die Schiffsgläubiger verwiesen werden, ihnen nicht durch Handlungen der Reeder entzogen oder geschmälert werden darf. Diejenigen Reeder, welche solche Handlungen begehen, haften aus diesen Handlungen, also einem subjektiven Schuldmoment, dem Gläubiger persönlich. Sind mehrere an den gedachten Handlungen beteiligt, so haften sie nach den Grundsätzen von der Haftung mehrerer aus unerlaubten oder denselben gleichstehenden Handlungen (Quasidelikten) solidarisch. Die unbeteiligten Mitreeder haften dagegen lediglich auf Grund ihrer Zugehörigkeit zur Reederei (oben Nr. 2) „als solche" gemäfs Art. 474 pro rata. Daraus ergiebt sich: in den Fällen der Art. 774 und 776 haftet der Korrespondentreeder, welcher die Frachten und Kaufgelder einzieht, ohne die Schiffsgläubiger zu bezahlen, ihnen für den ganzen Betrag der eingezogenen Gelder, die übrigen Mitreeder haften daneben auf Grund ihrer Zugehörigkeit zur Reederei pro rata. Diese Entscheidung entspricht durchaus den Verhältnissen: der Reeder, welcher die Gelder einzieht, mufs mit der Verteilung warten, bis er die Gläubiger ermittelt hat und befriedigt: er wird auf das Ganze mit Recht in Anspruch genommen, wenn er trotzdem verteilt. Wird er vor der Verteilung auf das Ganze belangt, so kann er aus dem Gesamtgut den Gläubiger befriedigen. Die übrigen Mitreeder erhalten dagegen höchstens einen verhältnismäfsigen Anteil von den eingezogenen Geldern, und es ist daher billig, dafs sie nie verpflichtet werden, mehr herauszugeben; höchst ungerecht wäre es, jeden einzelnen Mitreeder zu verpflichten, das Ganze herauszugeben, also selbst dann, wenn er gar nichts von der Einziehung der Gelder weifs und keinen Pfennig erhalten hat, z. B. wenn der Korrespondentreeder den Betrag unterschlägt. Jeder Mitreeder geht die Reederei nur mit Absicht auf geteiltes Risiko ein, dahin gehört auch das Risiko solcher Fälle. Art. 474 H.G.B. spricht den Grundsatz des geteilten Risikos ganz allgemein für alle persönlichen Reedereischulden aus. Mehr als eine solche kann ohne eigene Schuld und positives Handeln nicht entstehen. Im Fall des Art. 777 wird regelmäfsig ein Reedereibeschlufs vorliegen, da der leitende Reeder das Schiff nicht eigenmächtig hinaussenden darf. Alle Reeder, welche trotz Kenntnis von Schiffsschulden für die Aussendung des Schiffs auf die neue Reise gestimmt haben, haften den Gläubigern solidarisch nach Art. 777, diejenigen Reeder, welche nicht mit beschlossen haben oder von solchen Schulden keine Kenntnis hatten, daneben kraft ihrer Zugehörigkeit zur Reederei pro rata. Aufserdem ist aber zu beachten, dafs der Dritte, so lange die Reederei fortbesteht, diese als solche belangen und aus dem vorhandenen sonstigen Reedereivermögen nach Mafsgabe der Art. 774, 776 und 777 Befriedigung suchen kann. — Das Reichsgericht (Entsch.

Bd. 33 S. 86) nimmt dagegen an, dafs Art. 474 H.G.B. nur auf die Fälle Anwendung finde, in denen der Reeder von vornherein unbeschränkt persönlich hafte und hält in den Fällen der Art. 774, 776, 777 H.G.B. die Mitreeder für solidarisch haftbar. Die Entscheidung bezog sich aber nur auf einen Fall, in welchem die Mitreeder gemeinschaftlich gegen Art. 777 verstofsen hatten, für welchen Fall das Resultat mit Obigem übereinstimmt. Das App.-Gericht Celle hat in einer Entscheidung vom 23. Oktober 1873 (Seuffert, Archiv Bd. 29 Nr. 66) in einem Falle des Art. 774 denjenigen Mitreeder, welcher die Fracht eingezogen hatte, gemäfs Art. 774 auf das Ganze verurteilt. Auch diese Entscheidung entspricht dem Resultat nach dem Obigen. Auch das Appell.-Gericht Celle will aber Art. 474 nur auf die Fälle der unbeschränkt persönlichen Haftung mit dem ganzen Vermögen anwenden, eine Haftung der Mitreeder „als solche" komme nicht in Betracht, wenn sie „gewissermafsen als Pfandbesitzer" haften: diese Auffassung kommt auf eine unbedingte solidarische Haftung aller Mitreeder heraus und bringt den Unterschied zwischen der zum Ersatz verpflichtenden subjektiven Verschuldung und der blofsen Haftung der Mitreeder „als solcher" nicht heraus. Ehrenberg S. 319 bis 321 geht dagegen an sich davon aus, dafs nur diejenigen solidarisch haften, bei denen die subjektiven Voraussetzungen vorhanden sind, aber er nimmt inkonsequenterweise an, dafs im Fall des Art. 774 (auch wohl Art. 776) alle Mitreeder solidarisch haften, weil der Korrespondentreeder pflichtgemäfs handelt, wenn er die Fracht einzieht. Er beachtet nicht, dafs das subjektive Verschulden darin liegt, dafs er verteilt, bevor er die Gläubiger ermittelt und befriedigt hat. Bis er verteilt, wäre in dieselbe als Gesamtgut auch auf Grund eines gegen die Reederei als solche oder nach deren Auflösung gegen sämtliche Reeder lautenden Urteils Vollstreckung zulässig. Wagner S. 189 will Art. 474 auch auf die Fälle der beschränkt persönlichen Haftung anwenden (das Reichsgericht citiert ihn irrig für das Gegenteil). Auf demselben Standpunkt, den ich nach Obigem nur zum Teil festhalten kann, steht Lewis in der zweiten Auflage (Anm. 5 zu Art. 774, Anm. 2 zu Art. 776 und Anm. 4 zu Art. 777).

Art. 475.

Die Mitreeder als solche können wegen eines jeden Anspruchs, ohne Unterschied, ob dieser von einem Mitreeder oder von einem Dritten erhoben ist, vor dem Gerichte des Heimatshafens (Art. 435) belangt werden.

Diese Vorschrift kommt auch dann zur Anwendung, wenn die Klage nur gegen einen Mitreeder oder gegen einige Mitreeder gerichtet ist.

Neues H.G.B. § 508 übereinstimmend.

Art. 476.

Auf die Vereinigung zweier oder mehrerer Personen, ein Schiff für gemeinschaftliche Rechnung zu erbauen und zur Seefahrt zu verwenden, finden die Art. 457, 458, 467, der letztere mit der Mafsgabe Anwendung, dafs er zugleich auf die Baukosten zu beziehen ist, desgleichen die Art. 472 und 474 und, sobald das Schiff vollendet und von dem Erbauer abgeliefert ist, aufserdem die Art. 470, 471 und 473.

Der Korrespondentreeder (Art. 459) kann auch schon vor Vollendung des Schiffs bestellt werden; er hat in diesem Fall sogleich nach seiner Bestellung in Bezug auf den künftigen Reedereibetrieb die Rechte und Pflichten eines Korrespondentreeders.

Neues H.G.B. § 509 übereinstimmend, nur wird Art. 474 (§ 507) in seinem Absatz 2 erst von der Vollendung und Ablieferung an für anwendbar erklärt.

1. Das Gesetz hat nicht im Auge eine Personen-Vereinigung, die sich lediglich zu dem Zwecke gebildet hat, ein einzelnes Schiff oder mehrere zum Verkauf zu erbauen, sondern eine Gesellschaft, welche den gemeinsamen Erwerb durch Seefahrt bezweckt und zu diesem Behufe sich ein Schiff erbauen läfst (Prot. S. 1499, 1638). Auf eine solche Gesellschaft läfst sich nun nicht einfach der Begriff der Reederei anwenden, weil diese das Schiff als Grundlage voraussetzt; sie ist vielmehr lediglich eine Gesellschaft des bürgerlichen Rechts. Das Gesetz hat jedoch auf dieselbe, da „der Zeitpunkt, in welchem der Bau des Schiffs vollendet“ ist und der „Schiffahrtsbetrieb“ beginnt, „in sehr vielen Fällen nicht zu ermitteln“ ist, „sondern die den Bau und die den Schiffahrtsbetrieb betreffenden Geschäfte nicht selten ineinander greifen“, die für die Reederei geltenden Grundsätze, soweit sie hier überhaupt anwendbar sind, zur Anwendung gebracht (Prot. S. 1642, 1654); die Grundsätze über das Recht der Mitreeder zur Veräufserung ihrer Parten, das Verhältnis des Veräufserers und des Erwerbers einer Schiffspart zu den übrigen Mitreedern und den Gläubigern und über die Auflösung der Reederei freilich nur für den Fall, dafs das Schiff fertig geworden und der Betrieb beginnen kann (Prot. S. 1647). In diesem Falle ist nämlich mit der vollendeten dinglichen Unterlage die Reederei bereits ausgebildet; denn dafs das Schiff momentan zum Erwerbe gebraucht wird, fordert das Gesetz für den Begriff der Reederei überhaupt nicht. Art. 474 Abs. 2 setzt Geltung des Art. 470 voraus, ist also auch jetzt nicht früher anwendbar.

2. Was die Anwendung des Art. 458 betrifft, so würde unter den Begriff einer Abänderung des Reederei-Vertrags gehören und demgemäfs Stimmeneinhelligkeit erfordern der Beschlufs, das Schiff gröfser zu bauen, als von vornherein veranschlagt war, und demgemäfs auch höhere Beiträge als die ursprünglich festgesetzten von den einzelnen Teilnehmern einzufordern (Prot.

S. 1645). Das *Consolato del mare* (*c. 5*, vgl. aber *c. 6* — Pardessus II S. 53—56 —) hatte zwar den entgegengesetzten Grundsatz, doch wurde dieser später allgemein beseitigt (Pöhls, Seerecht I S. 100).

3. Der — in der gewöhnlichen Weise (Art. 459) zu wählende — Korrespondentreeder hat nicht für die lediglich durch den Bau des Schiffs veranlafsten Geschäfte die Stellung eines Vertreters der Gesellschaft, sondern nur für die auf den Reedereibetrieb bezüglichen. Die Abschliefsung des Vertrags mit dem Schiffsbaumeister, der Ankauf von Baumaterialien und ähnliches ist nicht Sache des Korrespondentreeders; wohl aber der mit Rücksicht auf die nahe bevorstehende Vollendung des Schiffs erforderliche Ankauf von Proviant und sonstigen Ausrüstungsgegenständen, der Abschlufs von Frachtverträgen u. s. w. (Prot. S. 1641). Natürlich kann der Korrespondentreeder durch eine besondere Vereinbarung der Gesellschaft, z. B. den Reedereivertrag, zugleich als Bevollmächtigter derselben für den Schiffsbau bestellt werden; und es kann dies auch durch die Mehrheit der Mitglieder geschehen, wenn derselben dieses Recht durch den Reedereivertrag eingeräumt ist. In dieser Eigenschaft hat er den Bau zu überwachen, den Baumeister mit den etwa erforderlichen Anweisungen zu versehen und etwaige beim Bau notwendige Rechtsgeschäfte abzuschliefsen, auch die nötigen Beiträge zu den Baugeldern, wenn dieselben nicht auf einmal, sondern ratenweise eingezahlt werden, auszuschreiben und einzukassieren und die Baurechnung zu führen (Prot. S. 1642). Allein diese Obliegenheiten kommen ihm nicht als Korrespondentreeder, sondern als besonders bestelltem Bevollmächtigten der Teilhaber zu.

Art. 477.

Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen.

Der Eigentümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, sofern er nicht beweist, dafs die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.

Neues H.G.B. § 510 übereinstimmend.

1. Das R.R. versteht, wie schon oben zu Art. 450 hervorgehoben, unter dem *exercitor navis* ebensowohl den Eigentümer als den, welcher mit einem fremden Schiff dem Erwerbe durch Seefahrt nachgeht, — den, der *a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum* — und es sind in der That „die rechtlichen Beziehungen Dritter zu dem Schiffseigner, der mit seinem Schiffe Frachtgeschäfte“ vornimmt, „in nichts ver-

schieden von den Beziehungen zu demjenigen, der ein fremdes Schiff mietet und mit demselben Frachtgeschäfte betreibt“ (Prot. S. 1497). So erklärt sich die Anwendung der für den ersteren gegebenen gesetzlichen Bestimmungen auf den letzteren [1]).

---

1) In den skandinavischen Gesetzen fehlt eine Definition des „Reeders“, man scheint darunter aber auch den Ausrüster zu befassen. § 275 verordnet ausdrücklich, dafs es für Entstehung von Seepfandrechten gleich sei, ob der Eigentümer oder ein anderer das Schiff verwendet. In England und Nordamerika unterscheidet man a. *locatio navis: a demise of the ship itself with its furniture and apparel*, b. *locatio navis et operarum magistri et nauticorum: a demise of the ship in a state fit for mercantile adventure*, c. *locatio operis vehendarum mercium: a contract for the carriage of the merchants goods in the owners ship and by his servants.* In dem Fall *sub a* ist der Eigentümer des Schiffs frei von aller persönlichen Verantwortlichkeit, sowohl aus Kontrakten wie aus Delikten. Nur wenn der Eigentümer den Dritten positiv zu dem Glauben verleitet, dafs das Schiff für seine Rechnung fährt (*if he holds out any false color*) haftet er *ex dolo.* Der *charterer* gilt als *owner* auf Zeit (*pro tempore, pro hac vice*), er hat in Nordamerika wegen seiner Verpflichtungen nach der Act von 1851 das Recht, seine Haftpflicht zu beschränken und das Schiff zu verpflichten, sowie zum Abandon wie der *owner*. Der Besitz des Schiffs gehört ihm, der Eigentümer hat folglich kein Retentionsrecht wegen seiner Miete an der Ladung. Auch in England ist die Haftung des *owners pro tempore* in den gesetzlichen Fällen beschränkt und es entstehen durch die Seefahrt in den gesetzlichen Fällen *maritime liens* (Schiffspfandrechte) Dritter (Abbott p. 70 bei N. e p. 869, 870). In dem Fall *sub* b bleibt der Eigentümer Besitzer des Schiffs, hat daher wegen seiner Miete Retentionsrecht an der Ladung, aber der Schiffer, der angewiesen ist die Konnossemente nach Weisung des *charterers* zu zeichnen und in betreff der Seefahrt auf Zeit unter seinem Befehl steht, ist *agent* des *charterers* und verpflichtet nur diesen persönlich. Nur gutgläubige Dritte, welche von der *charter* nichts wissen und den Schiffer für einen *agent* des *owner* ansehen, können sich auch an diesen halten. Der *owner* bleibt jedoch aufserdem für Verschulden des Schiffers und der Besatzung, z. B. schlechte Stauung, ungehörigen Verkauf von Ladung, Kollisionsschäden verantwortlich. Insoweit entstehen also auch *maritime liens* aufser dem *lien* für die Heuer der Schiffsleute, dagegen entstehen aus den Verträgen des *charterers* hierüber hinaus solche nicht, weil er Dritten gegenüber nicht wie in dem Fall sub a als *owner* gilt. Der Fall sub c ist der gewöhnliche Frachtvertrag. — Bei Unterscheidung der Fällle sub a und b wird das Hauptgewicht darauf gelegt, ob der Schiffer (wenn der *charterer* das Schiff nicht selbst führt) als Kapitän des Eigentümers oder Kapitän des *charterers* anzusehen ist, da ersterenfalls durch ihn der Eigentümer den Besitz behauptet. In dem Fall *The Beeswing* (Abbott p, 61) ist ersteres angenommen, obwohl der *charterer* den Kapitän ernannte und besoldete, derselbe auch nach seinen Anordnungen fahren mufste, weil die Entlassung an die Zustimmung des Eigentümers gebunden war. Dafs der Eigentümer sich das Recht vorbehält, die Maschinisten zu ernennen, steht der Annahme eines Falls sub a nicht entgegen. Fährt der *charterer* des Schiffs selbst als Kapitän, so kommt es darauf an, ob er dies ausschliefslich für eigene Rechnung thut, was nicht angenommen wird, wenn er an den Eigentümer eine Quote des Reingewinns zu zahlen hat, wohl aber dann, wenn er als Miete eine Quote der blofsen Bruttoeinnahme abzuführen hat. Ob der *charterer* Miteigentümer ist oder nicht, ist gleichgültig; ebenso wenig ist entscheidend, ob und wie weit das Schiff ausgerüstet dem *charterer* übergeben wird. Trägt der *charterer* in den Fällen sub a die durch den Betrieb erforderlichen Reparaturen (was die Regel), so

2. Man bezeichnet gewöhnlich denjenigen, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet, als Ausrüster. Die hauptsächliche Veranlassung hierzu ist ein Mietsvertrag, es kann aber auch Gebrauchsleihe, Geschäftsführung ohne Auftrag (Wagner S. 148) oder ein Niefsbrauch zu Grunde liegen oder rechtswidrige Aneignung. Liegt ein Mietsvertrag zu Grunde, so mufs sorgfältig der Vertrag mit dem Ausrüster von dem Fall der Verfrachtung eines Schiffs im ganzen mit der Befugnis des Befrachters seinerseits Unterfrachtverträge (namentlich auf Stückgüter) abzuschliefsen, welcher Fall namentlich bei einer Verfrachtung auf Zeit (Art. 623 H.G.B.) — time charter — vorkommt und unter anderen Rechtsregeln (Art. 664 H.G.B.) steht, unterschieden werden. Im allgemeinen mögen die in der N. 1 mitgeteilten Regeln der englischen Praxis, betreffend die Unterscheidung beider Fälle, auch bei uns gelten, vgl. R.G.Entsch. Bd. 25 S. 113 Hans. XVII Nr. 37 (O.L.G. Hamburg 18. Jan. 1896). Nur in einem Punkt weicht unsere Anschauung ab. Es kann der Eigentümer den Ausrüster verpflichten, den bisherigen Schiffer beizubehalten, „weil er durch ihn eine Garantie für die geeignete Behandlung des Schiffs haben will",

---

haben Dritte aus den letzteren keinen Anspruch gegen den Eigentümer. Die Versicherung des Cascos trägt regelmäfsig der Eigentümer. Bei unbefugter Verwendung des Schiffs durch Dritte (*fraudulent possession*) ist weder das Schiff dinglich noch der Eigentümer persönlich verantwortlich; nur besteht auch in diesem Fall das Schiffspfandrecht wegen der Heuer der gutgläubigen Besatzung und in allen Fällen kann der Schiffer, der von einem Nichteigentümer bestellt ist, durch seine Verträge das Schiff dinglich gutgläubigen Dritten verpflichten, also auch verbodmen, wie ein vom Eigentümer bestellter Schiffer. vgl. hierüber im ganzen namentlich Abbott p. 57 bis 70, p. 116, p. 869, 870; auch Maclachlan p. 354 bis 366; Carver sect. 153 ff.; Parsons I p. 140, p. 278 ff. Urteile des *court of appeal* (1891) und des *house of Cords* (1892) in Sachen Baumwollen-Manufaktur Carl Scheibler c/a Furness Asp VII p. 130, 263. — Der französische *Code de commerce* und die sich an denselben anlehnenden Seegesetze haben keine besonderen Vorschriften über Ausrüster und Unterbefrachtung. Man nimmt an, dafs wenn ein Ausrüster (*armateur-affréteur — qui loue le navire désarmé, l'arme, l'équipe à ses risques et périls et lui donne un capitaine de son choix* Jacobs Nr. 67) die Seefahrt betreibt, aus den *faits du capitaine*, neben ihm der Eigentümer des Schiffs (mit dem Recht der Abandonnierung des Schiffs) auf Grund des Art. 216 Code haftet, obwohl dies aufser den Fällen der gesetzlichen *privilèges* nicht unstreitig ist, namentlich nicht, wenn ein Mitkontrahent wufste, dafs Ausrüster und Eigentümer verschieden seien: Jacobs a. a. O.; Lyon-Caën Nr. 192; Desjardins Nr. 260; Cresp I p. 607 ff. Dem Ausrüster räumt die herrschende Meinung (Caumont S. 213 f. N. 2; Cresp I S. 616; Laurin das. S. 349 N. 61; Desjardins II S. 15; Jacobs N. 77) nicht das Recht des Abandons ein. A. M. Lyon-Caën Nr. 253, welcher dem Ausrüster das Recht geben will, sich durch Abandonnierung der Fracht zu befreien, so dafs der Dritte durch gleichzeitigen Anspruch gegen Eigentümer und Ausrüster Schiff und Fracht erlangen würde. Das italienische Gesetz über die Handelsmarine Art. 52 bestimmt in Übereinstimmung mit dem deutschen, dafs unter Reeder auch der Nichteigentümer des Schiffs, welcher mit dem Schiff den Erwerb durch die Seefahrt betreibt, zu verstehen sei. Im übrigen vgl. Bem. zu Art. 664 H.G.B.

in diesem Fall darf also der Ausrüster den Schiffer nicht ohne Zustimmung des Eigentümers entlassen (Prot. S. 1657, 1658, 1659 u. f.). Trotzdem fällt das Verhältnis unter Art. 477 (unrichtig Ehrenberg S. 174), aber es mufs gefordert werden, dafs ein direktes Vertragsverhältnis zwischen dem Schiffer und dem Ausrüster hergestellt wird: der Schiffer mufs sich also damit einverstanden erklären, dafs an Stelle des Eigentümers nunmehr in den Vertrag mit ihm der Ausrüster eintritt, so dafs er nur für diesen das Schiff in seiner Gewahrsam hat und nur seinen Befehlen zu gehorchen hat, Anweisungen des Eigentümers nicht befolgen darf. In solchem Fall würde der Ausrüster befugt sein, aus dringenden Gründen den Schiffer vorläufig des Amtes zu entheben, bis er sich über seine Entlassung mit dem Ausrüster verständigt hat. Der Schiffer müfste auf jeden Fall das Schiff verlassen, sobald es der Ausrüster fordert. Der Eigentümer könnte nur, wenn die Entlassung grundlos war, seine Wiedereinsetzung oder Aufhebung des Mietsvertrages fordern und der Schiffer Entschädigungsansprüche geltend machen. Es ist also nur time charter, wenn es in dem Vertrage nur heifst: „captain shall prosecute his voyage under the order and direction of the charterer as regards employment, agency and other arrangements" (Obergericht Hamburg 4. Juli 1873 H.G.Z. VI Nr. 226), oder auch allgemein: „der Kapitän mufs den Anordnungen der Befrachter Folge leisten", denn auch dadurch wird das direkte Verhältnis des Kapitäns zu dem Eigentümer nicht abgeschnitten und nicht verhütet, dafs der letztere die im Vertrag enthaltene Weisung widerruft (Handelsger. Hamburg 1. September 1875 H.G.Z. IX Nr. 29).

3. Das Verhältnis des Ausrüsters zum Eigentümer ist an sich nach dem unterliegenden bürgerlichen Rechtsverhältnis (Niefsbrauch, unbefugte Verwendung, Mietsvertrag) zu beurteilen. Da der Vermieter eines Schiffs den Besitz des Schiffs nicht hat und das Schiff nicht dem Grundstück gleichsteht (vgl. § 559 B.G.B.), so hat der Vermieter wegen seiner Miete kein Pfandrecht oder Retentionsrecht an der Ladung. Nach den §§ 278 und 548 B.G.B. mufs der Mieter Schäden, die durch Versehen seiner Angestellten, denen er die Obhut anvertraut, entstehen, unbedingt unter persönlicher unbeschränkter Haftung vertreten. Nach gemeinem Recht (vgl. § 14 I 21 Pr. Allg. Landrecht) haftet dagegen ohne besondere Abrede in betreff der Schäden, welche durch Verschulden der Schiffsbesatzung des Ausrüsters dem Schiff zugefügt werden, — soweit nicht eigenes mitwirkendes Verschulden des Ausrüsters nachweisbar ist — dieser dem Eigentümer nicht, da hier aus dem Mietsvertrage eine solche Haftung nicht begründet ist (vgl. Hans. XII Nr. 21 und 65) und auch die Haftung aus Art. 451, 452 Nr. 3 H.G.B. mit dem Seevermögen des Ausrüsters (Fracht und Ausrüstung) nicht eintritt, da der Ausrüster dem Eigentümer gegenüber nicht als Reeder gilt. Nimmt der

Ausrüster aber das gemietete Schiff in das Schlepptau eines andern Schiffs, mit dem er Seefahrt betreibt, und wird durch dessen Besatzung jenes beschädigt, so haftet er mit dem Seevermögen des andern Schiffs als dessen Reeder. Wenn das Schiff durch den Reedereibetrieb des Vermieters mit Schiffsschulden belastet wird, so haftet er dem Vermieter im Regreſswege, ebenso für Versehen in der Führung von Prozessen, welche gegen ihn als Reeder angestellt werden, falls er nicht dem Vermieter den Streit verkündet hat. Der Mieter ist zu jedem Gebrauch des Schiffs, welcher unter den „Erwerb durch die Seefahrt" fällt, berechtigt, namentlich auch zur Bergung und Hülfeleistung, nur ihm gebührt der Anteil des „Reeders" an dem Bergelohn und Hülfslohn[2]). Dagegen wird man annehmen müssen, daſs er auch die Kosten der gewöhnlichen Unterhaltung des Schiffs, einschlieſslich der Beseitigung solcher Beschädigungen, welche durch die Seefahrt entstehen und nicht durch die gewöhnliche Cascoversicherung gedeckt werden können, zu tragen hat: die Kosten der letzteren trägt der Vermieter. Natürlich ist eine entgegenstehende Abrede in allen diesen Punkten nicht ausgeschlossen.

4. Den Ausrüster im Verhältnis zu dritten Personen sieht das Gesetz als Reeder an. Die Bestimmung bezieht sich nur auf die Rechte und Pflichten, welche als Folgen des Reedereibetriebes (der Verwendung des Schiffs zum Erwerb durch die Seefahrt) erscheinen, nicht auf solche, welche lediglich Folgen des Schiffseigentums sind. Der Ausrüster als solcher kann daher weder das Schiff veräuſsern noch verpfänden, nur wenn er das Schiff in eigener Person führt, steht ihm als Schiffer und, wenn er es von einem andern führen läſst, dem von ihm bestellten Schiffer in den gesetzlichen Fällen das Recht einer Veräuſserung oder Verpfändung (Verbodmung) des Schiffs zu (vgl. Prot. S. 1659, 1662, 3740 ff.). Veräuſsert er in andern Fällen das Schiff, so wirkt eine solche Veräuſserung nicht anders wie die Veräuſserung seitens eines andern Nichteigentümers (vgl. Bem. zu Art. 439). Innerhalb des Reedereibetriebes haftet der Aus-

---

2) Dies folgt daraus, daſs Dritten, also auch den Eigentümern des in Seenot befindlichen Schiffs und dessen Ladung gegenüber jeder Ausrüster als „Reeder" gilt. (Anders bei der *time charter* Hans. IX Nr. 29.) Daſs er im Verhältnis zum Eigentümer verpflichtet wäre, diesem den erworbenen Bergelohn und Hülfslohn zu erstatten, erscheint ausgeschlossen (vgl. Parsons II p. 279; Abbott p. 734; Maclachlan p. 649). Da hiernach der Ausrüster, der das Schiff mietet, dieselben Rechte auf Erwerb hat, wie ein Nieſsbraucher, so ist meines Ermessens in betreff der Kosten der Unterhaltung auch zwischen Mieter-Ausrüster und Nieſsbraucher-Ausrüster kein Unterschied zu machen, es sind also auch auf den ersteren die Grundsätze der §§ 1040, 1041 B.G.B. (nicht § 548 B.G.B.) anzuwenden und es ist zu der „gewöhnlichen Unterhaltung" auch diejenige Reparatur zu rechnen, welche die landläufige Cascoversicherung nicht deckt. Man rechnet die Beschädigungsprozente, welche der Versicherte selbst zu tragen hat, stets zu den gewöhnlichen Betriebskosten. Daraus folgen die weiteren Sätze des Textes.

rüster sowohl aus Rechtsgeschäften wie aus aufserkontraktlichem Verschulden der Schiffsbesatzung wie der Reeder bald persönlich, bald nur mit dem Seevermögen. Von dem letzteren gehören dem Ausrüster nur die Fracht und etwaige von ihm angeschaffte Ausrüstungsgegenstände. Die Gläubiger können sich aber, wenn sie gesetzlich die Rechte von Schiffsgläubigern haben (Art. 757 ff.), auch an das Schiff halten. Dies kann der Eigentümer nur dann hindern, wenn zwei Thatsachen zusammentreffen, deren Beweis ihm obliegt: 1. die Verwendung des Schiffs zur Seefahrt, aus der die Forderung entstanden ist, mufs ihm gegenüber eine widerrechtliche sein, 2. der Gläubiger mufs im schlechten Glauben gewesen sein, das heifst er mufs gewufst haben oder er hätte ohne grobe Fahrlässigkeit wissen müssen, dafs diese Verwendung eine unbefugte war. — Der Ausrüster ist ferner, wie ein anderer Reeder, in betreff aller Klagen der Schiffsgläubiger, die ihr Pfandrecht an Schiff und Fracht verfolgen, solange er davon etwas besitzt, passiv legitimiert. Hierüber vgl. Bem. Nr. 3 und 17 zu Art. 452. — Keine Besonderheiten bietet die beschränkt persönliche Haftung des Ausrüsters in den Fällen der Art. 774 und 776 H.G.B. In den Fällen des Art. 777 ist bezüglich der Schiffsschulden, welche vor dem Reedereibetrieb des Ausrüsters entstanden sind, anzunehmen, dafs nur der Eigentümer des Schiffs aus Art. 777 haftbar wird, wenn er das Schiff in Kenntnis solcher Schulden an den Ausrüster vermietet hat (Prot. S. 2870), denn einerseits steht diese Vermietung zum Zwecke neuer Seereisen der eigenen Entsendung des Schiffs auf eine neue Seereise gleich und andrerseits ist die Tendenz des Art. 777 doch nur die, dafs dritte Personen nicht geschädigt werden sollen. Der Mieter des Schiffs darf dagegen annehmen, dafs der Vermieter für Berichtigung der noch vorhandenen Schiffsschulden Sorge trägt, die Gläubiger haben keinen Anspruch darauf, statt eines Schuldners unter Umständen zwei zu bekommen. Verwendet der Ausrüster das Schiff aber unabhängig von dem Willen des Eigentümers, z. B. auf Grund eines testamentarischen Niefsbrauchs oder unbefugt, so wird er und nur er aus Art. 777 haftbar, wenn ihm frühere Schiffsschulden bekannt waren, der Eigentümer wird nicht persönlich haftbar, da er das Schiff nicht entsendet.

5. Die Grundsätze des Art. 477 kommen auch dann zur Anwendung, wenn der Ausrüster Miteigentümer des Schiffs ist (Prot. S. 1658), also namentlich wenn dasselbe einem Schiffer, der Parten des Schiffs hat, von seinen Mitreedern vermietet wird, was nicht selten vorkommt. Miete liegt aber nicht vor, wenn der Schiffer zwar das Schiff selbst ausrüstet, aber lediglich einen Teil des Nettogewinnes an seine Mitreeder abzugeben hat (vgl. die in der N. 1 citierte englische Praxis). Vereinigen sich mehrere Personen zur Ausrüstung desselben Schiffs, so liegt nicht eine Reederei im Sinne der Art. 456 ff., sondern eine gewöhnliche

Gesellschaft vor, sie haften also Dritten als Gesamtschuldner aus Verträgen (H.G.B. Art. 280, B.G.B. § 427, Prot. S. 1663).

6. Der Grund der Bestimmung des zweiten Absatzes ist in den Interessen des Verkehrs zu finden. Dies Interesse und das Interesse der Sicherheit der Seeschiffahrt haben es veranlafst, dafs hinsichtlich der von dritten gutgläubigen Personen in natürlicher Folge des Betriebes erworbenen Rechte es keinen Unterschied macht, ob der wahre Eigentümer das Schiff benutzt oder ein anderer, und dafs, soweit es der Betrieb fordert, der stets zur Einräumung von Rechten an demselben befugt angesehen wird, der die Verfügung über das Schiff hat. Häufig ist es für den, welcher mit einem Schiffsführer ein Rechtsgeschäft abschliefst, äufserst schwierig, unter Umständen ganz unmöglich, festzustellen, ob der Schiffer als Vertreter des Eigentümers oder eines andern handelt (Prot. S. 1662).

Dritter Titel.

Von dem Schiffer.

Übersicht.

Die Stellung des Schiffers (Führers eines Schiffs) hat eine öffentlichrechtliche Seite. Bei der grofsen Bedeutung einer richtigen Handhabung der Schiffsführung für die Sicherheit von Leben und Eigentum wird die Ausübung des Schiffergewerbes von einem besonderen Befähigungsnachweis abhängig gemacht, es wird durch eine amtliche Untersuchung von Seeunfällen kontrolliert, ob der Schiffer bei der Führung der Schiffe seine Pflichten erfüllt hat und es wird, wenn dies nicht der Fall ist, abgesehen von Strafen bei Verletzung der Strafgesetze, dem Schiffer sein Patent entzogen (vgl. Nr. 2 zu Art. 478). Die Vorschriften des H.G.B. und der ergänzenden Landesgesetze über die Pflichten des Schiffers (Art. 478—489) bieten bei dieser Beurteilung neben speciellen Vorschriften rein öffentlichen Charakters, wie z. B. über die Beförderung gefährlicher Güter (vgl. 481 N. 4), über Verhütung von Unfällen durch gewisse Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände am Bord des Schiffs (vgl. Art. 480 N. 4), über gesundheitspolizeiliche Kontrollen, über Zoll- und Steuerwesen (s. die Gesetze hinter diesem Titel), über Verkehr in den Häfen, sowie bei Ein- und Ausgang aus denselben, über Seestrafsenrecht und Hülfeleistung und neben allgemeinen seemännischen Regeln, deren Handhabung wieder durch das Schiffstagebuch beaufsichtigt werden soll, den Mafsstab der Beurteilung. Aufserdem bedingt es die Gefahr des Schiffsbetriebes und der Isoliertheit des Schiffs, dafs der Schiffer mit einer umfassenden Disciplinargewalt und gewissen öffentlichen Befugnissen betraut wird (s. hierüber Bem. Nr. 1 ff. zur Seemannsordnung).

Die privatrechtliche Seite seiner Stellung wird ebenfalls durch die hervorgehobenen Eigentümlichkeiten derselben beeinflufst. Obwohl der Schiffer an sich nur mit dem Reeder, nicht mit den übrigen Reiseinteressenten (Art. 479) in einem Vertragsverhältnis steht, so wird der Reeder doch in den Hintergrund ge-

schoben. Der Schiffer erscheint als selbständiger Leiter des Schiffsbetriebes, er ist als solcher direkt den Reiseinteressenten wegen Verletzung der Vorschriften der Art. 478—489 (vgl. auch Art. 499) verantwortlich. Der Reeder als solcher haftet, soweit es sich um Ansprüche aus Fehlern im Schiffsbetriebe handelt, nur daneben für Verschulden des Schiffers mit Schiff und Fracht. Eine Ausnahme von letzterem Satz besteht bei dem Frachtvertrag im Fall der Seeuntüchtigkeit bei Antritt der Reise nach Mafsgabe der Art. 560, 607 H.G.B. (vgl. Bem. Nr. 2 ff. zu Art. 480 H.G.B.). Was im einzelnen der Schiffer vor und während der Reise zu leisten hat, ergeben die Bemerkungen zu den Art. 480 bis 489. Ob und unter welchen Voraussetzungen der Schiffer die Führung des Schiffs einem Lotsen zu überlassen berechtigt und verpflichtet ist, und über das Verhältnis des Schiffers zum Lotsen s. Bem. Nr. 6 zu Art. 478, ob und wie weit er sich durch das Einstellen anderer Substituten (namentlich Schiffsmakler) befreien kann, s. Bem. Nr. 7 zu Art. 478 und Bem. zu Art. 481 (Stauung). — Eine amtliche Besichtigung des Schiffs besteht in Deutschland, abgesehen von Auswandererschiffen, nur indirekt, da nach Einführung der Verpflichtung zur Versicherung der Seeleute die Seeberufsgenossenschaft, welche diese Versicherung verwaltet, die Befolgung der Vorschriften der genannten Artikel des H.G.B. und ihrer besonderen Vorschriften kontrollieren läfst (vgl. Art. 480 Bem. Nr. 10). Ebenso wenig besitzen wir ein Tiefladegesetz; es verordnen die neuen landesgesetzlichen Vorschriften über Schiffsjournale aber doch, dafs der Tiefgang des Schiffs nach geschehener Ladung in das Journal einzutragen ist (s. hinter Art. 487). Die ausländischen, namentlich englischen Gesetze über diese Materien s. Art. 478 N. 4, Art. 479 N. 1, Art. 480 N. 1, 2, 5 und 11, Art. 482 N. 1, Art. 483 Nr. 2, 4, 5, Art. 485 ff. N. 2. — Rein privatrechtlicher Natur sind die Vorschriften über Verklarung (Art. 490—493). Die Pflicht zur Ablegung einer solchen besteht ebenfalls gegenüber allen Reiseinteressenten (Art. 479). Ausländisches Recht s. Art. 490 N. 1.

Der Schiffer hat aber nicht nur die Reise auszuführen und darüber Bericht zu erstatten, sondern er kann auch als Vertreter des Reeders Rechtsgeschäfte abschliefsen. Die gesetzliche Vollmacht des Schiffers nach aufsen ist in den Art. 495—499 dargestellt; Beschränkungen derselben wirken gegen gutgläubige Dritte nicht (Art. 500, über ausländisches Recht s. dort N. 1—3). Der Regel nach hat der Schiffer Vollmacht nur aufserhalb des Heimatshafens, aber er kann auch in dem Heimatshafen die Schiffsmannschaft annehmen und gewisse andere Geschäfte vornehmen (vgl. Bem. Nr. 4 und 5 zu Art. 495). Kreditgeschäfte (Käufe auf Borg, Darlehnsgeschäfte, Verbodmung von Schiff und Fracht) sind für den Reeder nur dann verbindlich, wenn und soweit solche zur Erhaltung des Schiffs und zur Ausführung der Reise (Bodmerei nur letzteren Falls) notwendig waren. Kann der

Schiffer auf diesem Wege den Geldbedarf nicht oder nur mit unverhältnismäfsigen Opfern decken, so kann er auch zu demselben Zweck mit Schiff und Fracht zusammen die Ladung verbodmen oder schlimmsten Falls einen Teil derselben verkaufen und verwenden (Art. 509, 510). Aus allen diesen für den Reeder abgeschlossenen Geschäften haftet dieser nur mit Schiff und Fracht. Dabei nicht gedeckte Schäden aus Verbodmung oder Verkauf von Teilen der Ladung werden auf die ganze Ladung verteilt (Art. 734). Persönlich kann der Schiffer den Reeder nur auf Grund besonderer Vollmacht verpflichten (Art. 498). Ausländisches Recht über die Vollmacht des Schiffers als Vertreters des Reeders s. N. 1 zu Art. 495 und N. 1 zu Art. 511.

Eine besondere Bedeutung hat der Verkauf des Schiffs durch den Schiffer (Art. 499), da nach Art. 767 Nr. 2 dadurch auch die Pfandrechte der Schiffsgläubiger an dem Schiff erlöschen, während das Kaufgeld an dessen Stelle tritt. Der Verkauf ist nur nach einer sogenannten Kondemnation, wodurch die dringende Notwendigkeit festgestellt wird, gestattet und mufs öffentlich erfolgen. Ausländisches Recht s. Art. 499 N. 1.

Macht der Schiffer selbst Vorschüsse für den Reeder, so hat er an dem Seevermögen dieselben Rechte wie dritte Personen (Art. 501, über ausländisches Recht s. dort N. 1).

Der Schiffer hat aber während der Reise auch das Interesse der Ladungsinteressenten zur Abwendung und Verringerung von Verlusten an der Ladung als deren Vertreter wahrzunehmen (Art. 504—506 vgl. Art. 634, 636 Al. 7, 681 Nr. 2). Er kann zu diesem Zweck Mafsregeln zu deren Sicherung treffen und äufsersten Falls zum Verkauf schreiten. Schiefst er die dazu nötigen Gelder vor, so hat er ein Zurückbehaltungsrecht wegen seiner Auslagen und der Verfrachter, der die Auslagen dem Schiffer erstattet, ein Pfandrecht an der Ladung. Im übrigen kann er zur Erlangung der nötigen Gelder nur die Ladung oder Teile davon verpfänden oder schlimmsten Falls verkaufen. Auf den persönlichen Kredit des Interessenten darf er auch hier keine Geschäfte abschliefsen (vgl. über die Haftung des Ladungsinteressenten und über Pfandrechte an der Ladung Bem. zu Art. 506). Ausländisches Recht über die Vertretung der Ladungsinteressenten s. N. 4 zu Art. 504 und N. 6 zu Art. 506.

Der Schiffer kann endlich zur Deckung der Schäden aus grofser Haverei, soweit es zur Fortsetzung der Reise nötig ist, Ladung verbodmen, äufsersten Falls Teile davon verkaufen. Ersatz wird solchen Falls nach den Regeln grofser Haverei gewährt (Art. 507, 508).

Auch nach dem Verlust des Schiffs dauert diese Rechtsstellung des Schiffers in gewissem Mafse fort (Art. 526). Alle vorstehenden Vorschriften sind auf jeden Schiffer, auch den Schiffer anzuwenden, der zugleich Alleinreeder ist.

Die folgenden Vorschriften (Art. 513—525 und zum Teil Art. 526) betreffen lediglich das Vertragsverhältnis des Schiffers (der

nicht selbst Reeder oder nur Mitreeder ist) zum Reeder (der Reederei). Den Schiffer, der Mitreeder ist, speciell betrifft die Vorschrift des Art. 522. Der Schiffer kann, unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche, jederzeit entlassen werden. Diese Bestimmung ist zwingend, kann also durch Vertrag nicht abgeändert werden (Art. 515). Im übrigen ergiebt sich das einzelne aus den Art. 516—521, 524, 525 (vgl. namentlich die Übersicht in Bem. Nr. 1 zu Art. 517).

Art. 478.

Der Führer des Schiffs (Schiffskapitän, Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Er haftet für jeden durch sein Verschulden entstandenen Schaden, insbesondere für den Schaden, welcher aus der Verletzung der in diesem und den folgenden Titeln ihm auferlegten Pflichten entsteht.

Neues H.G.B. § 511 übereinstimmend.

1. Der Führer eines Schiffs, in der kaufmännischen und seemännischen Sprache „Kapitän", in der amtlichen Sprache in Deutschland, wo man diese Bezeichnung dem Befehlshaber eines Kriegsschiffs vorbehält, „Schiffer" genannt, kann alleiniger Eigentümer des Schiffs, oder Eigentümer einer Schiffspart, oder blofs Angestellter des Reeders oder der Reederei sein. Die Regel ist die, dafs der Schiffer Eigentümer einer Schiffspart, also Mitreeder ist. Indessen wird hierdurch sein Verhältnis als Schiffsführer, abgesehen etwa von der Bestimmung des Art. 522, nicht alteriert. Das H.G.B. hat an sich den Schiffer als Angestellten des Reeders resp. der Reederei im Sinne. Einzig und allein auf diesen anwendbar sind aber nur die Bestimmungen, welche von dem Verhältnis des Schiffers zum Reeder und der Reederei handeln (Art. 495—503[1]), Art. 513—526), nicht aber die Vorschriften, welche das Verhältnis desselben zu den Ladungsbeteiligten betreffen (Art. 504—511), noch die Vorschriften, welche die allgemeinen Pflichten behandeln, die dem Schiffer mit Rücksicht auf die Sicherheit der Schiffahrt und im Interesse sämtlicher bei derselben Beteiligten auferlegt sind (Art. 478—493).

Die letztgedachten Vorschriften haben jedoch mit Ausnahme der Vorschriften über Verklarung neben ihrer privatrechtlichen Bedeutung einen öffentlichrechtlichen Charakter, so dafs deren Verletzung, auch wenn eine Schädigung anderer Interessenten

---

1) Aber auch von diesen sind die Vorschriften des Art. 499 zum Teil auszunehmen. Soll der Verkauf des Schiffs die in den Art. 630, 669, 767 Nr. 2 H.G.B. erwähnten Wirkungen haben, so mufs auch der Schiffer-Reeder denselben diesen Vorschriften gemäfs ausführen (abgesehen von seinem eigenen nach Art. 877 H.G.B. begründetem Interesse, wenn das Schiff versichert ist), auch er ist den Reiseinteressenten (Art. 479) dabei zur Sorgfalt verpflichtet vgl. N. 2 zu Art. 499.

nicht vorliegt, Nachteile für den Schiffer (Patententziehung auf Grund des Reichsgesetzes vom 27. Juli 1877) zur Folge haben kann (vgl. Bem. zu Art. 486 ff. und 490 ff.). Über die privatrechtliche Stellung des Schiffer-Reeders s. Bem. Nr. 29 zu Art. 452.

2. Über den Befähigungsnachweis des Schiffers, welcher nach § 31 Gewerbe-Ordn. (über die Modalitäten der Erteilung und Zurücknahme vgl. §§ 40, 58 a. a. O., über Entziehung des Patents durch Spruch der Seeämter §§ 26 ff. des Reichsgesetzes vom 27. Juli 1877 und in betreff der Strafen für unberechtigte Ausübung § 147 Gew.-Ord.) auf Grund von Vorschriften des Bundesrats erteilt wird, sind zur Zeit in Geltung die Vorschriften des letzteren in der Bekanntmachung vom 6. August 1887 (s. Dittmer, Katechismus der Handelsmarine S. 129 ff.) ergänzt durch Zusätze in der Bekanntmachung vom 11. Juni 1891 (Farbenblindheit). In diesen Vorschriften wird Befähigung zur Küstenfahrt[1a]), kleiner Fahrt[2]) und grofser Fahrt[3]) unterschieden. Erstere wird ohne Prüfung durch wenigstens 50monatige Fahrt auf Seeschiffen oder Seefischerfahrzeugen nach Zurücklegung des 15. Lebensjahres erlangt. Zur Erlangung der Befähigung zu kleiner und grofser Fahrt sind besondere Prüfungen nötig, für kleine Fahrt genügt auch die Steuermannsprüfung (vgl. Bem. Nr. 3 zur Seemanns-Ordn.). Zur Prüfung für kleine Fahrt ist eine vorgängige 60monatige Fahrtzeit zur See nach Ablauf des 15. Lebensjahres, zur Prüfung für grofse Fahrt eine mindestens 24monatige Fahrt als Steuermann auf grofser oder als Schiffer auf kleiner Fahrt und die Ausführung von Beobachtungen während dieser Zeit erforderlich[4]). Ohne Prüfung können als Schiffer auf grofser Fahrt auch Marineoffiziere

1a) D. h. Fahrt zwischen allen Plätzen der Festland- und Inselküsten von Antwerpen bis Windau — jedoch ausschliefslich der Strecke nördlich vom Aggerkanal und von Fredrikshavn, sowie der Umfahrt um Skagen — an der Küste der im Kattegat und südlicher gelegenen dänischen Inseln, einschliefslich der Insel Bornholm, an der schwedischen Küste von Gothenborg bis Kalmar, einschliefslich der Insel Öland, und zwar mit Segelschiffen von weniger als 200 Kubikmeter Bruttoraumgehalt und Schleppdampfschiffen, welche nicht dem Güter- oder Reiseverkehr dienen, und andern Fahrzeugen, welche nach Bauart und Ausrüstung nicht zur selbständigen Seefahrt dienen, sofern sie in der Schleppschiffahrt verwendet werden und nicht zur Beförderung von Reisenden dienen.

2) D. h. Fahrt in der Ostsee, in der Nordsee bis zum 61. Grad nördlicher Breite und im englischen Kanal, mit Seeschiffen von weniger als 400 Kubikmeter Bruttoraum, soweit diese Fahrt nicht zur Küstenfahrt gehört.

3) D. h. jede Fahrt, welche die Grenzen kleiner Fahrt überschreitet.

4) In Frankreich wird ähnlich wie bei uns Befähigung zur *bornage* (60 monatliche Fahrtzeit, 24. Lebensjahr) *cabotage* und *long cours* (für beide letzteren dieselbe Fahrtzeit und dasselbe Alter wie bei der *bornage*, sowie eine Prüfung) unterschieden (vgl. (Lyon-Caën Nr. 492 ff.). — In Grofsbritannien mufs nach *sect. 92 Act* von 1894 jedes britische *foreign-going ship* (d. h. ein solches, dessen Fahrten von einem Hafen Grofsbritanniens ausgehend, sich weiter als über die Küsten desselben, die Kanalinseln, die Insel Man und das Festland zwischen der Elbe und Brest erstrecken), sowie jedes britische *home trade passenger ship* (d. h. jedes zur Beförderung von Reisenden dienende Schiff, welches in den Grenzen von Grofsbritannien,

unter gewissen Vorraussetzungen (§ 11 Bktm. vom 6. Aug. 1887) zugelassen werden.

3. Der Art. 478 bezieht sich auch auf jedes aufserkontraktliche Verschulden des Schiffers bei seinen Dienstverrichtungen. Es ist also auch bei Ansprüchen aus ersteren der Mafsstab dieses Artikels entscheidend. Derselbe schafft aber nicht eine besondere und neue, von den Vorschriften des bürgerlichen Rechts unabhängige Obligation gegenüber dritten Personen, die nicht zu den Schiffsinteressenten (Art. 479) gehören. Es mufs zur Begründung einer solchen stets der volle Thatbestand einer nach bürgerlichem Recht begründeten Deliktsobligation vorliegen, wobei nur das Verschulden des Schiffers, soweit es auf solches dabei ankommt, unter Ausscheidung rein kontraktlicher Pflichten nach Art. 478—481 zu beurteilen ist, vgl. hierüber Bem. zu Art. 451 Nr. 7 und 8, die dort cit. Erkenntnisse und R.O.H.G. Bd. 20 Nr. 96, R.G. Bd. 10 Nr. 5, Hans. II Nr. 121, vgl. auch § 831 B.G.B. und dazu Bem. Nr. 28 zu Art. 452. Innerhalb des ihm unterstellten und von ihm zu verantwortenden Betriebes kann der Schiffer gegen Ansprüche dieser Art sich durch die Berufung darauf, dafs er auf Anweisung des Reeders handelte, ebensowenig entschuldigen, wie gegen Ansprüche der im Art. 479 genannten Interessenten. Art. 479 Abs. 2 findet auch hier in betreff des Mafsstabs seiner Stellung Anwendung. Es bleibt der Schiffer z. B. dann verantwortlich, wenn die Instruktion ihn dazu verleitet, besondere Gesetzesvorschriften, die zur Abwendung von Schaden dienen sollen, wie die Regeln des Seestrafsenrechts, zu übertreten (vgl. Art. 479 Bem. Nr. 6). Abgesehen von eigenem Verschulden des Reeders (vgl. Art. 452 Bem. Nr. 28) decken sich die Ansprüche Dritter gegen Reeder (Art. 451, 452 Nr. 3) und Schiffer aus Verschulden des Schiffers vollständig. Der Standpunkt Wagners (Handbuch S. 374), dafs im technischen Betrieb unter Umständen der Schiffer aus im Augenblick der Gefahr nicht überlegten und daher fehlerhaften Handlungen (*error in judgment*) freizusprechen, der Reeder aber trotzdem für haftbar zu erklären sei, entbehrt jeder gesetzlichen Begründung[5]).

---

den Kanalinseln, der Insel Man und dem Festland von der Elbe bis Brest fährt), endlich auch jedes fremde Schiff, welches Reisende von dem einen Hafen Grofsbritanniens zum andern fährt, einen Schiffer haben, der im Besitz eines englischen Prüfungszeugnisses sich befindet. Die Prüfungsvorschriften erläfst das Handelsamt (*sect. 94*). — In Nordamerika erteilen die dort fungierenden amtlichen Inspektoren der Dampfschiffe nach Prüfung *licenses* für Schiffer, Steuerleute und Maschinisten auf Dampfschiffen (vgl. *Revised Statutes Tit. 52 sect. 4436 ff.*), für Segelschiffe besteht ein gesetzlicher Befähigungsnachweis nicht (vgl. *Dixon Maritime Law Nr. 33*).

5) Wagner spricht von einem „Gewohnheitsrecht“, das nicht besteht. Er citiert für sich Courcy, Questions II S. VIII ff., 75 ff. Die von Courcy gerügten Mifsstände, welche durch Haftung des Schiffers mit seinem ganzen Vermögen entstehen, hängen aber meistens damit zusammen, dafs Courcy voraussetzt: der Schiffer hafte auch für Fehler der Schiffsmannschaft (vgl. hierüber unten Art. 479 N. 1). Desjardins II Nr. 376 ff. spricht sich mit Recht gegen eine beschränkte Haftung des Schiffers auch *de lege ferenda* aus.

Dagegen ist richtig, dafs dem Reeder gegenüber, der für Verschulden von Schiffer und Mannschaft haftet, der Beweis einer äufseren Ordnungswidrigkeit der Schiffsführung im ganzen genügen kann, dem Schiffer gegenüber, der nur für eigenes Verschulden haftet, dagegen der Beweis eines speciell ihn betreffenden Verschuldens zu führen ist, Wagner S. 372.

4. Die von dem Schiffer zu bethätigende Sorgfalt ist dieselbe, welche überall da vorkommt, wo das H.G.B. einen besonderen Grad einer solchen fordert: jede Verletzung der durch das Gesetz oder die normalen Anschauungen der Berufsgenossen dem Schiffer auferlegten Pflichten fällt unter den Begriff der von ihm zu beobachtenden Sorgfalt.

Das H.G.B. und andere ergänzenden Gesetze haben selbst eine Reihe von einzelnen Obliegenheiten des Schiffers angeführt. Die Nichtbeachtung dieser Obliegenheiten begründet ohne weiteres den Vorwurf eines Verschuldens (Prot. S. 1929, S. 3748), wenn der Schiffer nicht besondere Gründe zu seiner Entlastung beweist. Welche sonstigen Handlungen oder Unterlassungen ein Verschulden des Kapitäns ausmachen, darüber entscheidet richterliches Ermessen, nötigenfalls nach Anhörung von Sachverständigen. Natürlich ist hierbei dieselbe bestimmte Handlung oder Unterlassung nicht immer ohne weiteres Verschulden, sondern es kommt auf die besonderen Umstände des Falls an. Es wird noch nicht unter den Begriff des Verschuldens fallen, wenn der Schiffer nicht ängstlich den üblichen Kurs für eine bestimmte Reise einhält, wohl aber wenn er einen Umweg macht (Art. 484 Bem. Nr. 1) oder Häfen anläuft, etwa um dort seine Privatangelegenheiten zu besorgen (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 13. Oktober 1870 in Kierulffs Samml. VI S. 482); ebenso wenn der Schiffer trotz der ihm bekannten, Gefahr drohenden (vgl. Art. 517 Bem. Nr. 3) Blockade des Bestimmungshafens seine Reise dorthin fortsetzt und nicht entweder nach dem Abgangshafen zurückgeht oder in einen Nothafen einläuft (Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 299)[6]). Dagegen wird man es nicht unbedingt für ein Versehen des Kapitäns halten können, wenn er, obwohl er weifs, dafs seine Flagge oder das von ihm geführte Gut unfrei geworden, doch seine Fahrt fort-

Eine solche (Beschränkung auf den Wert des Schiffs nnd zum Teil auf seinen Lohn) gilt in Rufsland für gewisse Fälle des Zusammenstofses (Art. 453, 454, 464). Der von Wagner citierte Fall (Hans. II S 273 ff.) giebt für seine Auffassung keinen Anhalt. Wenn in diesen und anderen Fällen ein Schiffer für Fehler, die er im letzten Augenblick bei drohender Kollision gemacht hat, als entschuldigt gilt, so ist es auch der Reeder. Die bei Gareis und Fuchsberger N. 145 zu Art. 478 citierten Entscheidungen der Seeämter beweisen nur, dafs man nicht jedes Versehen des Schiffers mit Patententziehung bestraft.

6) Ältere und neuere Seerechte enthalten auch eine ausdrückliche dahin zielende Vorschrift: § 1686 Preufs. Allg. L.R. II 8; *Code de comm.* Art. 279. Eine solche fand sich auch im Preufs. Entw. des H.G.B. Art. 427. Sie wurde in das H.G.B. nicht aufgenommen, um den Schiffer in der Wahl der zweckdienlich scheinenden Mittel nicht einzuengen: Prot. S. 1866 f.

setzt[7]), sondern nur, wenn die Gefahr nahe liegt, vom Feinde aufgebracht zu werden, z. B. wenn er sich in Gewässer begiebt, in denen sich feindliche Kreuzer befinden. Ferner wird natürlich in den Gewässern, in denen eine gesetzliche Zwangspflicht der Zuziehung eines Lotsen besteht, die Unterlassung dieser Zuziehung als Verschulden des Kapitäns aufzufassen sein, nicht aber ohne weiteres in einem s. g. Lotsfahrwasser, d. h. da, wo man sich gewöhnlich eines Lotsen bedient, oder wo die Vorsicht dies zu gebieten scheint[8]), sondern nur dann, wenn weder der Schiffer selbst, noch sonst jemand aus der Schiffsbesatzung von den Eigentümlichkeiten des Gewässers genügende Kunde hat, noch auch sonst irgend eine mit dem Fahrwasser vertraute Person sich an Bord befindet, deren Unterstützung ausreichend und sicher ist (Entsch. des R O.H.G. XI S. 331 ff., Entsch. der Seeämter I S. 189 f., 501, 503, 681)[9]).

Der Richter wird bei der Beurteilung, ob der Schiffer die nötige Sorgfalt aufgewandt hat, vornehmlich auf bestehenden S e e m a n n s b r a u c h (vgl. Art. 481) Rücksicht zu nehmen haben, soweit derselbe nicht mit Gesetzen im Widerspruch steht. Die seeamtlichen Entscheidungen liefern über Seemannsbrauch, sowohl im allgemeinen wie im besonderen Fall, viel Material (vgl. die folgenden Artikel). Hat sich der Schiffer dem Seemannsgebrauch gemäfs verhalten, so wird ihn dies der R e g e l nach entschuldigen: es sind aber stets nicht blofs die Umstände des Einzelfalls, sondern auch die Fortschritte der Technik und Erfahrung zu berücksichtigen, die das Festkleben an ü b e r l e b t e n Gebräuchen nicht gestatten. Die englischen Juristen betonen z. B. mit Recht, dafs die allgemeinen Anforderungen, welche an Seetüchtigkeit eines Schiffs gestellt werden (*standard* derselben), steigen. Die Seeämter haben die Aufgabe, in Hervorhebung von Mängeln und Verbesserungen den Schiffern Direktive zu geben. Zu zwingendem Gewohnheitsrecht können sich die Seemannsbräuche da gestalten, wo es sich um ein Zusammenwirken mehrerer handelt, welches feste Regeln verlangt, wie bei dem Seestrafsenrecht, soweit die internationalen und lokalen Regeln nicht gelten oder nichts bestimmen, vgl. oben S. 71. P r i e n, Der Zusammenstofs von Schiffen 1896 (S. 545) will mit Unrecht ein solches nur zulassen, wenn es sich v o r den reichsgesetzlichen Regeln gebildet hatte. W a g n e r (S. 124, 125, 373) geht zum Teil in der Wertschätzung des Seemannsbrauchs zu weit.

---

7) Der preufs. Entw. Art. 425 — wie auch das Preufs. Allg. L.R. (§ 1687 II 8) — hatte in diesem Falle gleichfalls dem Schiffer Einlaufen in einen heimischen oder neutralen Hafen vorgeschrieben (vgl. Prot. S. 1866 f.).

8) Die generelle Vorschrift des preufs. Entw. Art. 418, stets einen Lotsen an Bord zu nehmen, wo „Gesetz, Gewohnheit oder Vorsicht es gebieten“, wurde gestrichen (Prot. S. 1781 ff.). Diese Vorschrift gilt dagegen z. B. in Rufsland Art. 245, Portugal Art. 508 Nr. 5.

9) Über das Verschulden bei Schiffskollisionen s. Art. 736.

5. Die Haftung des Schiffers in den durch die Verträge des Reeders (bezw. des Schiffers als Vertreters des Reeders) bedingten Fällen kann durch Vertrag der Beteiligten beschränkt werden. Das nähere hierüber ist bei dem Frachtvertrag zu erörtern (vgl. auch Einleitung III § 34).

6. Wie weit ist der Schiffer befreit, wenn er einem Lotsen die Führung des Schiffs überlassen hat? Ist der Lotse ein Zwangslotse (vgl. Bem. zu Art 445), so ist derselbe an sich allein für die Führung verantwortlich (vgl. Art. 740). Meldet sich der Lotse aber in einem offenbar unfähigen Zustand, z. B. infolge von Trunkenheit, so mufs der Schiffer sich weigern, ihm das Kommando zu übergeben und einen andern Lotsen fordern. Auch während der Fahrt darf der Schiffer nicht unthätig bleiben. Er ist nicht nur verpflichtet, dem Lotsen den Tiefgang des Schiffs mitzuteilen und ihm auch sonst verlangte Auskunft über Eigenschaften des Schiffs gewissenhaft zu geben, er bleibt auch verpflichtet, die Fahrt des Schiffs mit dem Lotsen zu beobachten und den Lotsen auf Fehler, die er zu sehen glaubt, aufmerksam zu machen. Er kann auch, falls der Lotse nach Überzeugung des Schiffers durch seine Anordnungen das Schiff gefährdet oder solche Fehler macht, die ihn unfähig zur Leitung der Fahrt erscheinen lassen oder falls der Lotse, z B. durch Trunkenheit offenbar unfähig ist, ihn aufser Thätigkeit setzen und die Leitung selbst übernehmen. Er wird von dieser Befugnis aber der Verantwortlichkeit wegen nur in den seltensten Fällen Gebrauch machen. Zum eigenen Eingreifen verpflichtet ist der Schiffer erst dann, wenn die Anordnungen des Lotsen als offenbar verkehrt erkannt werden mufsten und er mit Sicherheit annehmen durfte, dafs er einen Erfolg haben werde vgl. Entsch. des R.O.H.G. Bd. 25 S. 230 Hans. VII Nr. 35 (Oberlandesgericht Hamburg 9. April 1886, bestätigt von dem Reichsgericht Entsch. Bd. 19 S. 14). Wagner, Beiträge zum Seerecht 1880 S. 72, Entsch. der Seeämter IV S. 107 (Oberseeamt), V S. 509 (Stettin)[10]). Ist der Lotse aber kein Zwangslotse, so

10) Die lokalen Lotsen-Verordnungen sind freilich von einander abweichend, aber trotz der Verschiedenheiten wird man das im Text Gesagte als den Grundgedanken derselben ansehen können, vgl. z. B. § 3 der Lotsenordnung für die Gewässer von Stettin bis Swinemünde vom 22. August 1833 in der Fassung der Pol.Verordn. des Oberpräsidenten vom 28. März 1879 und der Hafen- und Revierordnung für Travemünde-Lübeck vom 29. Juli 1893, welche gleichlautend verordnen:

1. *Der Lotse hat die Fahrt des Schiffs zu leiten und die dazu erforderlichen Anordnungen zu treffen;*
2. *Der Schiffer hat den Lotsen dabei zu unterstützen, sich während der Fahrt in unmittelbarer Nähe desselben aufzuhalten und dafür zu sorgen, dafs die Anordnungen des Lotsen gehörig ausgeführt werden, wozu der Schiffer die erforderlichen Befehle zu erteilen und darauf zu halten hat, dafs sie von der Schiffsmannschaft pünktlich befolgt werden. Nur wenn der Lotse nach der Überzeugung des Schiffers durch seine Anordnungen das Schiff gefährdet oder solche Fehler macht, welche ihn als unfähig zur Leitung*

wird man von der Regel ausgehen müssen, dafs der Schiffer nicht berechtigt ist, das Kommando des Schiffs an den Lotsen abzutreten. Dem Lotsen wird nur die Leitung der Fahrt, soweit das Fahrwasser in Betracht kommt, als Ratgeber des Kapitäns zustehen, vgl. Entsch. der Seeämter (Oberseeamt) VIII S. 389 — die Entscheidung betrifft die Reede von Libau — Reglement für die Eiderlotsenbrüderschaft vom 31. März 1802 § 13 Al. 2[11]). Der Lotse ist dann der französischen Auffassung gemäfs lediglich der *indicateur* vgl. Bem. zu Art. 445 N. 3. Wenn es aber dennoch mit Rücksicht auf die Enge und sonstige Beschaffenheit des Fahrwassers, wie z. B. auf der Elbe (vgl. §§ 3 und 5 der Cuxhavener Lotsenord. vom 20. Dezember 1838, § 2 des Reglements für die Kreuzerlotsen vom 5. September 1861) nach Auffassung der Berufskreise notwendig und gebräuchlich ist, dem Lotsen das Kommando abzugeben, so wird der Schiffer berechtigt sein — falls er nicht die nötigen lokalen Kenntnisse des Fahrwassers hat — das zu thun und es wird dann die Stellung des Schiffers im wesentlichen dieselbe sein, wie bei der Führung des Schiffs durch einen Zwangslotsen, vgl. Entsch der Seeämter I S. 123, 393, II

---

der Fahrt erscheinen lassen, ist der Schiffer befugt, den Lotsen aufser Thätigkeit zu setzen und die Leitung der Fahrt selbst zu übernehmen, mufs aber einen solchen Fall sogleich nach seiner Ankunft der Hafenpolizeibehörde anzeigen.

Obwohl es hiernach scheint, als ob der Schiffer das formelle Kommando behält (vgl. Art. 445 N. 1a), so übernimmt doch thatsächlich fast stets der Lotse das Kommando, vgl. Entsch. der Seeämter (Stettin) I S. 39, IV S. 378 (vgl. I S. 393 Rostock). Die Hafen- und Revier-Ordnungen von Danzig (Mahnke, Seeschiffahrt Preufsens 1853 S. 220), für Königsberg und das frische Haff (Mahnke S. 234), für Pillau (Mahnke S. 251) verordnen, dafs dem Lotsen die Leitung des Schiffs ganz zu überlassen sei, der Schiffer aber den Lotsen, wenn er Fehler zu bemerken glaube, zu warnen habe und ihm frei stehe, wenn sich derselbe nicht warnen lasse, mit Übereinstimmung eines zu versammelnden Schiffsrats dem Lotsen das Kommando abzunehmen. In der neueren Verordnung für den Verkehr zwischen Königsberg und Pillau, Braunsberg und Elbing vom 24. März 1881 (Pfahl, Pol. V.O. für Reg.Bez. Danzig S. 254) ist die Befragung des Schiffsrats weggefallen, aber Anzeige an die Hafenpolizeibehörde vorgeschrieben. Daher mufs die Mannschaft bei widerstreitenden Befehlen des Lotsen und des Schiffers diesem gehorchen (Wagner, Handbuch S. 350). Der Zwangslotse steht, wie überhaupt der Lotse, nicht unter der Disciplinargewalt des Schiffers (vgl Bem. zur Seem.Ordn. N. 1), er wird aber dem Befehl des Kapitäns, das Kommando niederzulegen, folgen müssen. Hat der Zwangslotse gleichzeitig als Hafenmeister oder dessen Gehülfe polizeiliche Befugnisse, so wird es dem Schiffer freilich nicht möglich sein, ihm wider seinen Willen das Kommando zu nehmen. Diese Stellung haben die Hamburger und Bremer Hafenlotsen. Die betreffenden Verordnungen sprechen hier direkt aus, dafs der Schiffer und die Mannschaft sich ihren Weisungen bei Vermeidung von Zwang zu fügen haben. Hier bleibt also nur die Beschwerde (vgl. Hafengesetz für Bremerhaven vom 30. März 1884 § 3, Hamburger Hafenordn. vom 18. April 1866 § 2).

11) Hier heifst es: „Auf dem Schiff hat der Lotse überall kein Kommando, wenn es ihm gleich unverwehrt ist, sich ans Ruder zu stellen. Seine Pflicht aber erfordert es, dem Schiffsführer zeitig zu sagen, was in einem jeden Fall geschehen mufs“.

S. 170 ff., III S. 452 ff., IV S. 379 (Oberseeamt). Der Lotse ist in diesem Fall aber nicht, wie in der 2. Aufl. des Kommentars von Lewis (I S. 183) und von Kühne (Goldschmidt, Zeitschr. XII S. 425) angenommen wird, Schiffsführer und einem von dem Schiffer auf Grund des Art. 483 H.G.B. im Fall seiner eigenen Verhinderung eingesetzten andern Schiffer gleich zu stellen, sondern er ist und bleibt lediglich eine Hülfsperson, welche unter Aufsicht des Schiffers das Schiff führt. Über den Unterschied der Stellung dieses Lotsen von dem der Zwangslotsen vgl. Bem. Nr. 1 zu Art. 445. Für Fehler des Lotsen ist der Schiffer, soweit ihn selbst kein Verschulden trifft und er demselben von seinen Funktionen nicht mehr übertragen hat, als er durfte, nicht verantwortlich [12] [13].

7. Darf der Schiffer der Regel nach die eigentliche Führung des Schiffs und auch die Thätigkeit des Ladens und Löschens, sowie die Stauung — vgl. Art. 481 — nicht ohne eigene Verantwortlichkeit an andere Personen übertragen (vgl. jedoch Art. 483 und vorstehend Nr. 6), so darf er doch für die am Land zu besorgenden Geschäfte sich dem Gebrauch gemäfs des Beistandes eines Schiffsmaklers bedienen, für dessen Versehen er nicht haftet, sobald ihm nicht ein konkurrierendes Versehen (mangelhafte Auswahl und Überwachung) zur Last fällt. Denn der Schiffer übernimmt sein Amt von vornherein nur mit dieser erleichternden Beschränkung und es liegt keine Verletzung der ihm obliegenden Sorgfalt vor, wenn er den Makler handeln läfst. Dabei wird aber vorausgesetzt, dafs der Schiffer dem Makler nicht mehr überläfst, als die Geschäfte, welche die Makler zu besorgen pflegen (Verkehr mit den Zoll- und Hafenbehörden, Besorgung der nach den Zollvorschriften

---

12) Für diese Fehler haftet nur der Lotse und, wenn er freiwilliger Lotse war, auch der Reeder (vgl. Bem. zu Art. 445). Sind die Lotsen staatlich angestellt, wie z. B. die Hafenlotsen in Hamburg und die preufsischen Lotsen, so haftet der Staat nicht für ihre Versehen (vgl. Wagner, Beiträge zum Seerecht S. 99 ff.; Lewis, Endemanns Handbuch S. 122; H.G.Z. X Nr. 9). Gehört der Lotse einer staatlich konzessionierten Lotsengesellschaft an, so wird die Haftung der letzteren für Versehen der einzelnen Lotsen gegenüber den Schiffen, welche sie bedienen, davon abhängen, ob sie als Organe der Gesellschaft oder als selbständige Gewerbetreibende anzusehen sind, also für die Gesellschaft oder für sich kontrahieren. M. E. wird der Regel nach ersteres der Fall sein, z. B. in betreff der Gesellschaft der Flufslotsen auf der Weser von Bremen seewärts (vgl. die bremische Verordn. vom 4. Juli 1894; a. M. Wagner a. a. O. S. 98). In England ist die Haftung des Lotsen auf seine Kaution beschränkt (*Merch. sh. act* von 1894 *sect. 620*). Für Fehler des Lotsen bei Führung des Lotsenkutters und dadurch verursachte Schäden haftet das Schiff (s. oben S. 101).

13) Hat der Lotse im Sinne des Textes die Führung des Schiffs, so beschränkt sich dieselbe doch auf die Navigation: er kann z. B. keine Schlepper engagieren, aber es wird seine Pflicht sein, den Schiffer aufmerksam zu machen, wenn die Schleppkraft ungenügend, z. B. zwei Schlepper anstatt eines nötig waren. Er darf nicht zu ungenügenden Anordnungen, welche er vorfindet, schweigen, vgl. O.L.G. Hamburg 17. Oktober 1892 Hans. XIII Nr. 105 (abweichend H.G.Z. X Nr. 144 Hans. I Nr. 7); Wagner, Handbuch I S. 268.

des Abgangs- und Bestimmungshafens nötigen Papiere, Aufstellung des Manifestes, Inkassos von Frachten und Liegegeldern, Prüfung der Legitimation der Empfänger). Namentlich darf der Schiffer die Unterzeichnung der Konnossemente und deren Datierung nicht auf den Makler abwälzen, ebensowenig die Annahme der Ladung und Auslieferung derselben an die Inhaber der von dem Makler abgestempelten Konnossemente. Bei diesen Geschäften bleibt der Schiffer mitverantwortlich (vgl. Bem. Nr. 4 zur Seem.Ord.). Dagegen nimmt Wagner S. 371 N. 12 mit Unrecht auch die Beobachtung der Steuer- und Zollgesetze, insbesondere der ausländischen (Art. 482) aus, soweit dieselbe zu den Geschäften der Makler gehört. Der Schiffsmakler tritt durch den Schiffer in ein direktes Vertragsverhältnis zum Reeder und dieser haftet aus den Art. 451 Nr. 1 und 2 genannten Verträgen für Verschulden des Schiffsmaklers wie für die des Schiffers (vgl. Bem. zu Art. 452 Nr. 27). Die übrigen Schiffsinteressenten (Art. 479) können sich dagegen nicht im Fall eines Verschuldens des Maklers direkt an ihn als Substituten des Schiffers halten, wie Wagner S. 274 annimmt, es sei denn, dafs ihre Ansprüche sich als Deliktsansprüche begründen lassen (vorsätzliche Beschädigung, Verletzung polizeilicher Schutzgesetze, unrichtige oder mangelhafte Zolldeklaration, die an sich widerrechtlich ist, wenn Verschulden nachweisbar, Fehler bei Prüfung der Legitimation der Empfänger, wenn es nicht möglich ist, das unrichtig ausgelieferte Gut wieder zu erlangen oder durch Anspruch an das Schiff den Schaden auszugleichen, aber nicht rein passives Verhalten, R.O.H.G. XIII S. 116, § 823 B.G.B.). So auch Pöhls, Seerecht II S. 401, 467. Die von letzterem erwähnte Hamburger Maklerordnung von 1824 ist durch Gesetz vom 20. Dezember 1871 aufgehoben. Häufig wird der Schiffer durch die Frachtverträge an bestimmte Makler gewiesen, welche dann dieselbe Stellung haben, wie ein von dem Schiffer selbst gewählter Makler. Ist der Adressat, an welchen der Schiffer nach dem Frachtvertrag gewiesen wird, nicht selbst Makler, sondern z. B. der Empfänger, so mufs dieser den Schiffer an einen Makler weisen, dessen Provision von der vereinbarten Adrefskommission zu kürzen ist H.G.Z. III Nr. 313. (Oberger. Hamburg 23. September 1870) — Adressiert der Reeder selbst den Schiffer an einen bestimmten Makler, so wird dieser doch erst durch Auftrag des Schiffers thätig, bleibt also dessen Substitut[13a]). Ist es, wie jetzt sehr häufig (näheres im Frachtrecht) durch die Einrichtung der Häfen geboten, dafs die Annahme und Aushändigung der Ladung durch Quaianstalten, Lagerhausgesellschaften, *Dock-companies* besorgt wird oder erfordert dies — wie bei dem Stückgüterverkehr der Dampferlinien — der Betrieb, so

13a) Verschieden von dieser Thätigkeit des Maklers ist seine Thätigkeit bei Abschlufs und Vermittelung von Frachtgeschäften (vgl. neues H.G.B. § 93), welche mit der hier in Rede stehenden Ausführung von solchen nichts zu schaffen hat. Der Schiffer haftet dem Reeder gegenüber auch in derartigen Fällen nur für eigenes Verschulden.

ist der Schiffer durch die Überlassung dieser Geschäfte an die Genannten ebenfalls für seine Person entlastet und es gilt von ihnen dasselbe wie von den Maklern. Durch die Regulative dieser Anstalten können den Empfängern und Abladern direkte Ansprüche gegen dieselben eingeräumt sein, worüber im Frachtrecht das Nähere. Dagegen sind ständige Agenten, welche die Reedereien an den auswärtigen Plätzen unterhalten, Vertreter des Reeders, nicht des Schiffers vgl. hierüber Bem. Nr. 27 zu Art. 452.

Art. 479.

Diese Haftung des Schiffers besteht nicht nur gegenüber dem Reeder, sondern auch gegenüber dem Befrachter, Ablader und Ladungsempfänger, dem Reisenden, der Schiffsbesatzung und demjenigen Schiffsgläubiger, dessen Forderung aus einem Kreditgeschäft (Art. 497) entstanden ist; insbesondere dem Bodmereigläubiger.

Der Schiffer wird dadurch, dafs er auf Anweisung des Reeders gehandelt hat, den übrigen vorgenannten Personen gegenüber von der Haftung nicht befreit.

Durch eine solche Anweisung wird auch der Reeder persönlich verpflichtet, wenn er bei Erteilung derselben von dem Sachverhältnis unterrichtet war.

Neues H.G.B. § 512 übereinstimmend.

1. Der Schiffer steht an sich nur zu dem Reeder in einem Vertragsverhältnis. Aufserdem entsteht zwischen ihm und den Ladungsinteressenten ein direktes Vertragsverhältnis, wenn er gemäfs Art. 504 ff. thätig wird. Der Schiffer ist diesen Personen specielle Rechenschaft über sein Handeln schuldig, er mufs sich ihnen gegenüber exkulpieren und es trifft insoweit ihn die Beweislast. — Das Gesetz erweitert aber — trotz der im Art. 502 ausgedrückten Regel der Nichthaftung — im Art. 479 die Haftung des Schiffers gegenüber gewissen andern Personen, mit denen der Reeder — meist durch den Schiffer selbst — in kontraktlicher Beziehung steht, und zwar auf die Haftung für jedes eigene kontraktliche Verschulden, welches den mit dem Reeder bestehenden Vertrag des Dritten verletzt. Der Beweis eines Verschuldens liegt hier den Dritten ob. Der Schiffer ist ihnen gegenüber nur zu einer allgemeinen Rechenschaft in der Form der Verklarung (Art. 490 ff.) verpflichtet. Das Verschulden kann bei Eingehung (z. B. falsche Datierung eines Konnossements) oder Erfüllung (z. B. Auslieferung der Ladung an einen unrichtigen Empfänger, oder vor Deckung einer Bodmerei oder der Havereibeiträge, des Hülfs- und Bergelohns, vgl. Art. 695, 733, 754) oder durch Vornahme oder Unterlassung von Diensthandlungen vor Antritt (vgl. Art. 480, 481) und während der Reise begangen sein. Besondere Vorschriften enthalten Art. 693, 694 (Schädigung des Bodmereiguts), welche, soweit es sich um Veränderungen der Reise, Unternehmung neuer Reisen, Verwendung der Fracht vor

Befriedigung des Gläubigers handelt, auf Gläubiger aus andern Kreditgeschäften nicht auszudehnen sind (Prot. S. 4054), Art. 730 (Unterlassung einer Dispache)[1]). Eine positive Pflicht, Schaden von den Befrachtern als ihr Vertreter abzuwenden, hat der Schiffer nur im Fall des Art. 504, also bei Gefährdung der Ladung während der Reise. Er ist aber z. B. nicht verpflichtet, den Befrachter zu unterrichten, wenn bei der Abladung durch Säumnis des Abladers Liegetage erwachsen, nur darf er nicht mit dem Ablader kolludieren, um den Befrachter zu täuschen (vgl. H.G.Z. VIII Nr. 34).

2. Diese Haftung den im Art. 479 genannten Personen (Reiseinteressenten) gegenüber darf nicht analog auf andere Personen ausgedehnt werden, zu denen der Schiffer in einem ähnlichen Verhältnis steht. Um dies zu verhüten[2]), hat man eine generelle Be-

1) In Frankreich (ebenso Belgien u. s. w.) haftet der Schiffer direkt den Interessenten (aufser dem Reeder) nicht anders wie dritten Personen überhaupt gemäfs Art. 1382, 1383 *Code civil* oder 407 *Code de comm.* (Kollision). Ausnahmen: Art. 236, 238, 241 *Code de comm.* Dem Reeder gegenüber mufs er höhere Gewalt beweisen (Art. 230). Wenn der Schiffer es unterläfst, das Schiffsjournal zu führen, die regelmäfsigen Besichtigungen des Schiffs vornehmen zu lassen und die vorgeschriebenen Papiere an Bord zu führen, sowie bei dem Ein- und Ausgang persönlich zu kommandieren, tritt im Fall eines Schadens eine gesetzliche Beweispräsumtion ein, kraft deren er beweisen mufs, dafs er den Schaden nicht verschuldet habe (Art. 224—228 *Code de comm.*); Lyon-Caën Nr. 518, 565; Jacobs Nr. 61, 108, 115, 167, 174, 184. — Nach den drei skandinavischen Gesetzen (§ 59 Abs. 1), sowie Rufsland Art. 227 ff., 254, 453 ff. gilt dasselbe wie bei uns, jedoch beschränkt auf den Ladungseigentümer. In Grofsbritannien und Nordamerika (ähnlich auch Argentinien Art. 909, 912, wonach der Schiffer sogar weiter haftet als der Reeder) sieht man den Schiffer neben dem Reeder als *Carrier* an und folgert daraus, dafs der Schiffer aus Frachtverträgen gerade so hafte wie der Reeder, aber man läfst auch aus anderen Verträgen, welche der Schiffer für den Reeder schliefst, den Schiffer in Ermangelung ausdrücklicher Gegenabrede neben dem Reeder haften (vgl. Abbott p. 120, 131 ff.; Parsons II p. 12). Der Dritte kann beide zusammen verklagen. Verklagt er einen von ihnen allein, verliert er sein Recht gegen den anderen (Maclachlan p. 136). Die Haftung des Schiffers ist nicht beschränkt (*Merch. sh. act* von 1894 *sect. 508*). Nach einigen fremden Rechten haftet der Schiffer in gewissem Mafse für Versehen der Schiffsmannschaft — also nicht nur wie bei uns für ihm bewiesene Fehler bei der Auswahl und Aufsicht Art. 480. So Spanien Art. 618 Nr. 2 und 4: für Diebstähle, für sonstige Schäden, wenn er nicht beweist, dafs er seine ganze Autorität zur Vermeidung eines Schadens aufgewandt hat, ebenso Mexico Art. 692, Chile (Art. 909) für Diebstähle, Brasilien Art. 529 Al. 2 ebenso, aber auch für Schäden. Dänemark und Norwegen (§ 59 Al. 2): sofern nicht anzunehmen (d. h. von dem Schiffer bewiesen) ist, dafs er es an der gehörigen Aufmerksamkeit und Aufsicht hat fehlen lassen. Für Frankreich nehmen einige Schriftsteller, z. B. de Valroger I Nr. 322 an, dafs der Schiffer nach Art. 1384 *Code civil* für die Fehler der Besatzung hafte. Desjardins II Nr. 382: er haftet, wenn er nicht *l'absence de faute de sa part* beweise. Lyon-Caën Nr. 523 verneint dagegen jede Haftung des Schiffers für die Mannschaft, ebenso Jacobs Nr. 110.

2) Speciell um die Frage, inwiefern „der Assekuradeur den Schiffer zu belangen befugt sei", nicht zugleich mit zu entscheiden, vgl. Art. 808 H.G.B., wonach ersterer als gesetzlicher Cessionar des Versicherten nach dessen Befriedigung klagt, sich also auch die Einreden, welche dem Schiffer gegen

zeichnung vermieden und die einzelnen Personen-Kategorien besonders aufgeführt (Prot. S. 1928 f., 2615, 2860). — Wenn aber auch der Schiffer diesen genannten Personen für allen Schaden haftet, der ihnen aus einer Pflichtverletzung von seiner Seite erwachsen ist, so kann man ihm doch nicht zumuten, bei seinen Handlungen die möglichen Beziehungen dieser Personen zu anderen in Betracht zu ziehen und unter Berücksichtigung aller dieser Verhältnisse zu erwägen, ob nicht aus einer Handlung oder Unterlassung ihnen ein Nachteil erwachsen könne. Der Schiffer haftet daher z. B. nicht für den Nachteil, der den Befrachtern dadurch zugefügt ist, dafs durch eine von ihm vorgenommene Handlung ihnen Kosten erwuchsen, deren Erstattung sie nicht von ihren Versicherern verlangen können, während er eine andere Handlung hätte vornehmen können, die nur erstattungsfähige Kosten in ihrem Gefolge gehabt haben würde. Man darf ihm vielmehr nur zumuten, solche Verhältnisse in Betracht zu ziehen, über deren Vorhandensein und Beschaffenheit er ein sicheres Urteil hat (Erk. des O.A.G. zu Lübeck vom 19. Juli 1851 in Seufferts Archiv VI Nr. 247).

3. Anweisungen des einen der im Art. 479 genannten Reiseinteressenten können den Schiffer nur von der Inanspruchnahme dieser einen Person, nicht aber von der der übrigen befreien. Denn das Verschulden, dessen sich jemand gegenüber einer bestimmten Person schuldig macht, wird dadurch nicht beseitigt, dafs ein solches durch eine dritte Person provoziert ist. Dafs der Schiffer der Angestellte des Reeders ist und dessen Anweisungen Folge zu leisten hat, bewirkt hierin keine Änderung; denn diese Pflicht erstreckt sich nicht auf solche Anordnungen, die auf Rechtsverletzungen hinauslaufen (Prot. S. 3813). Das Gesetz spricht diesen Grundsatz im Abs. 2 nur in betreff einer Anweisung des Reeders aus, derselbe gilt aber auch bei Anweisungen der andern Interessenten (vgl. Art. 481 Bem. Nr. 2).

4. Dafs der Reeder, wenn der Schiffer auf seine Anordnung hin sich eine Rechtsverletzung hat zu schulden kommen lassen, persönlich, nicht blofs mit Schiff und Fracht haftet[3]), beruht darauf, dafs hier mit dem Verschulden des Schiffers auch ein eigenes Verschulden des Reeders konkurriert. Ist die Anweisung vom Korrespondentreeder ausgegangen, so haften die einzelnen Mitreeder (Art. 461 Abs. 2) in der im Art. 474 angegebenen Weise persönlich. Ebenso ist schon das Verschulden anderer Unterorgane des Reeders ausreichend, wenn dieselben nicht über ihren Wirkungskreis (ihre dienstliche Stellung) hinausgegangen

---

diesen zustehen, z. B. die Einrede, dafs er auf besondere Anweisung des Versicherten gehandelt habe (vgl. Art. 479 Al. 3), gefallen lassen mufs.

3) Die Gläubiger verlieren aber dadurch ihr Schiffsgläubigerrecht, welches sie aus den vorher mit dem Schiffer geschlossenen Verträgen oder — in den Fällen des Art. 757 Nr. 4 und 8 — unabhängig von solchen erworben haben, natürlich nicht.

sind (vgl. Art. 452 Nr. 26). Um eine solche Haftung des Reeders zu begründen, genügt aber nicht eine derartige Anweisung allein, sondern es ist notwendig, dafs die Handlung oder die Unterlassung des Schiffers, welche die Rechtsverletzung enthält, auch wirklich die Folge der Anordnung des Reeders ist (Prot. S. 3814 f.). Weiter wird vorausgesetzt, dafs der Reeder (oder die für ihn handelnde Person) bei Erteilung der Anweisung von dem Sachverhältnis unterrichtet war. Reichte dazu seine eigene Sachkenntnis nicht aus, so ist es Sache des Schiffers, ihn zu orientieren. Verabsäumte der Schiffer dies, so würde, weil hierin gleichfalls ein Versehen läge, seine Haftung auch dem Reeder gegenüber bestehen bleiben. Selbstverständlich haftet der Reeder auch dann persönlich, wenn er die Handlung nicht angeordnet, sondern selbst vorgenommen hat. Über den Schiffer-Reeder vgl. Bem. zu Art. 452 Nr. 29 und über aufserkontraktliche Haftung der Reeder ebenda Bem. Nr. 28.

5. In den Frachtverträgen und Konnossementen wird häufig „Baraterie" des Schiffers erwähnt, ebenso in Versicherungspolicen. Über die Bedeutung dieses Wortes s. Bem. zu Art. 824.

6. Die folgenden Artikel (Art 480—493, 499, 504 ff.) enthalten die näheren Modalitäten der im Art. 479 vorgeschriebenen Haftung des Schiffers gegenüber den hier genannten Personen (vgl. auch Art. 499). Die Grundsätze der Art. 478 und 479 gelten also auch in betreff der dort genannten einzelnen Pflichten, namentlich also auch der Grundsatz, dafs nur schuldhaftes Handeln oder Unterlassen (Verletzung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers) den Schiffer verpflichtet, und dafs Widerspruch des Reeders, z. B. gegen Herstellung der Seetüchtigkeit des Schiffs, gehörige Ausrüstung u. s. w. oder Abreden mit den Befrachtern (vgl. Art. 481 Bem. Nr. 2) den Schiffer im Verhältnis zu den andern Interessenten nicht schützen. Überträgt der Reeder die Ausrüstung des Schiffs andern Personen (vgl. Art. 452 Bem. Nr. 25), so entbindet dies den Schiffer nicht von der Pflicht, selbst zu prüfen und nötigenfalls Ergänzungen zu fordern (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 19 S. 263 ff., Prot. S. 1755). Ist der Schiffer durch Widerspruch des Reeders gehindert, die nötigen Vorkehrungen zu treffen, so bleibt ihm nur übrig, sein Amt niederzulegen und wegen des ihm daraus entstehenden Schadens Ersatz von dem Reeder zu fordern. Es ist als gesetzliche Bedingung der Anstellung anzusehen, dafs er den Schiffer nicht hindern darf, das Schiff so einzurichten, auszurüsten und zu bemannen, dafs es die Gefahren der Seefahrt ohne Schaden bestehen kann[4]). Entgegenstehende Abreden und Vertragsstrafen in dieser Beziehung verstofsen gegen die guten Sitten und sind daher ungültig (vgl. Wagner S. 370). In-

4) Finnland Art. 34 bestimmt ausdrücklich, dafs der Schiffer solchenfalls das Recht habe, den Vertrag aufzuheben.

struktionen des Reeders, welche gegen bestehende Gesetze verstofsen, z. B. dem Schiffer ein schnelleres Fahren als gesetzlich zulässig gebieten, oder Gefahren für das Schiff und Leib und Gut dritter Personen schaffen, sind aus demselben Grund unverbindlich und können daher von dem Schiffer ignoriert werden. Fügt der Schiffer sich dem Widerspruch oder den Instruktionen des Reeders in solchen Fällen, so handelt er auf eigene Gefahr, hat dann aber auf Grund der Anweisung des Reeders einen Regrefs gegen denselben, wenn es sich lediglich um kontraktliche Schäden handelt. Macht er sich dagegen zum Mitthäter oder Gehülfen einer unerlaubten Handlung, so treten die entsprechenden Vorschriften des bürgerlichen Rechts (vgl. B.G.B. §§ 426, 840) und eventuell der Strafgesetze ein.

Art. 480.

Der Schiffer hat vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, dafs das Schiff in seetüchtigem Stande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantiert ist, und dafs die zum Ausweis für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind.

Neues H.G.B. § 513 übereinstimmend.

1. Dem Schiffer wird es zur Pflicht gemacht, für die Seetüchtigkeit, gehörige Ausrüstung und Einrichtung des Schiffs zu sorgen. Im Heimatshafen darf er zwar die hierzu erforderlichen Rechtsgeschäfte nur im Auftrage des Reeders vornehmen (Art. 495). Daraus folgt jedoch nicht, dafs er seiner Pflicht Genüge geleistet hat, wenn er den Reeder auf die zur Ausrüstung erforderlichen Gegenstände aufmerksam gemacht und deren Anschaffung von ihm verlangt hat (vgl. Art. 479 Bem. Nr. 6).

2. Die in den Art. 480 und 481 genannten Pflichten liegen an sich nur dem Schiffer, nicht dem Reeder ob. Im Art. 560 H.G.B. ist aber bezüglich des Frachtvertrages die Pflicht, das Schiff in seetüchtigem Zustand zu liefern, daneben dem Verfrachter als solchem, also dem Reeder auferlegt (wegen der Auswandererschiffe s. Art. 679). Im übrigen treffen auch bei dem Frachtvertrag die Verbindlichkeiten aus Art. 480 und 481 den Reeder nicht direkt, er haftet insoweit nur accessorisch mit dem Schiffer für dessen Verschulden (Art. 451, 452 Nr. 2). Dieser Unterschied ist mit dem Unterschied persönlicher und nicht persönlicher, auf Schiff und Fracht beschränkter Haftung des Verfrachters (Reeders) nicht zu verwechseln (vgl. hierüber Bem. Nr. 24 und 25 zu Art. 452). Die Haftung des Verfrachters (Reeders) für Seetüchtigkeit kann auch eine nicht persönliche sein, wenn nämlich der Schiffer innerhalb der Grenzen seiner Vollmacht den Frachtvertrag abschliefst (Art. 496), oder wenn zwar der Reeder oder ein anderer Vertreter desselben den Vertrag abschliefst, aber die Herstellung der Seetüchtigkeit — soweit dies kraft seemännischer Übung überhaupt

möglich (vgl. Prot. S. 4157) — dem Schiffer überträgt, so dafs dieselbe zu dessen Dienstobliegenheiten gehört (Art. 452 Nr. 2, Bem. Nr. 25 z. d. Art.)[1]). Der Unterschied liegt vielmehr für den Reeder (Verfrachter) in dem Umfang seiner Haftung: seine Haftung für Seetüchtigkeit ist nicht auf die Fälle des Verschuldens des Schiffers beschränkt (vgl. unten Bem. Nr. 5). Diese Haftung bleibt daher auch bestehen, wenn in dem Frachtvertrag oder dem Konnossement eine Freizeichnung von der Haftung für Verschulden des Schiffers vorliegt (vgl. R.G.Entsch. Bd. 25 Nr. 24). Andrerseits wird der Schiffer von schuldhafter Mithaft wegen fehlender Seetüchtigkeit dem Befrachter gegenüber auch dann nicht frei, wenn und soweit der Verfrachter (Reeder) selbst dem Befrachter aus Art. 560 H.G.B. persönlich haftet, er bleibt vielmehr mit verantwortlich (vgl. unten Bem. Nr. 5). — Aus andern Verträgen, namentlich denen mit der Schiffsmannschaft und den Bodmereigläubigern, ist an sich nur der Schiffer zu den Leistungen, welche Art. 480, 481 aufzählen, verpflichtet (vgl. Art. 693, 694), der Reeder haftet also für Verletzungen dieser Pflicht des Schiffers nur accessorisch mit Schiff und Fracht und wird erst durch eigenes positives Eingreifen in Höhe des Schadens persönlich haftbar (vgl. Art. 696). Hat also z. B. Seeuntüchtigkeit oder eine fehlerhafte Einrichtung des Schiffs, die der Reeder nicht positiv selbst verschuldet hat, den Tod von Matrosen seines Schiffs zur Folge, so haftet der Reeder trotz § 68 Seem.Ordn. nicht persönlich wegen der Ansprüche der Hinterbliebenen, sondern gemäfs Art. 452 Nr. 3 nur mit Schiff und Fracht. Daher ist auch strafrechtlich (vgl. § 326 St.G.B.) der Reeder wegen fahrlässiger Strandung, die durch Seeuntüchtigkeit des Schiffs verursacht ist, nicht verant-

1) Die Herstellung der Seetüchtigkeit eines Schiffs vor Antritt der Reise kann nach seemännischer Übung stets, soweit es sich nur um Beschaffung dazu nötiger Geräte und anderer Zubehörungen (Text Bem. Nr. 3) handelt, dem Schiffer überlassen werden. Handelt es sich um eine Ausbesserung des Schiffs selbst, so wird dieselbe nach Seemannsbrauch nur dann dem Schiffer überlassen, soweit eine solche mit den auf dem Schiff vorhandenen Kräften, Materialien und üblichen Reserveteilen möglich ist. Die Ausführung oder Besorgung weitergehender Reparaturen gehört vor der Ausreise dagegen nicht zu den „Dienstobliegenheiten“ des Schiffers. Besorgt er dieselben für den Reeder (z. B. durch Übertragung der Arbeiten an Schiffswerften), so handelt er nicht als Schiffer. Der Verfrachter (Reeder) haftet also in solchem Fall ebenso dem Befrachter persönlich für die Herstellung der Seetüchtigkeit, wie wenn er selbst der Schiffswerft den Auftrag erteilt hätte. Würde der Schiffer endlich (mit oder ohne Auftrag des Reeders) über die obgedachte Grenze hinaus sich und die Schiffsleute mit Ausführung von Reparaturen des Schiffs befassen, so würde er ebenfalls aufserhalb des Bereichs seiner Dienstobliegenheit handeln und der Reeder würde somit auch dann dem Befrachter persönlich haften. Unter „Reise“ ist in diesem Sinne nicht eine Frachtreise, sondern eine Reise von Hause und zurück einschliefslich etwaiger Zwischenreisen zu verstehen. Es ist aber der Ausgangspunkt nicht notwendig der Heimatshafen, sondern der Hafen, von welchem aus der Reeder thatsächlich die Seefahrt betreibt, der (z. B. bei dem im Ausland wohnenden Deutschen) von dem Registerhafen verschieden sein kann. Vgl. S. 117, 223 und Bem. zu Art. 520.

wortlich, wenn ihm ein eigenes positives Eingreifen nicht zur Last fällt; nur der Schiffer ist strafbar[1a]).

Die Seetüchtigkeit eines Schiffs kommt auch im Versicherungsrecht in Betracht (vgl. Art. 825 H.G.B.).

3. Nach den Ausführungen unter Nr. 2 ist eine scharfe Abgrenzung des Begriffs der Seetüchtigkeit des Schiffs notwendig. Seetüchtigkeit eines Schiffs ist ein solcher Zustand, der es geeignet macht, die gewöhnlichen Gefahren der Seereise als sicheres Obdach für Menschen und Ladung zu bestehen, auch bei schwerem Wetter den Wellen und den Stürmen zu widerstehen. Es gehört dazu nicht nur ein so beschaffener Schiffskörper, sondern es müssen auch alle Geräte und sonstige Zubehörungen, deren das Schiff bedarf, um eine bestimmte Reise anzutreten und mit Sicherheit auszuführen, vorhanden und in gehörigem Stande sein (R.G.Entsch. Bd. 25 S. 106), wie z. B. Kompasse, Anker, Ankerketten und Trossen, Signalapparate, Vorrichtungen, welche einer Feuersgefahr auf dem Schiff, auch einer Selbstentzündung der Ladung vorbeugen oder dieselbe beseitigen, aber auch notwendige Reserveteile, Material zur Ausbesserung, Seekarten, Segelanweisungen. Auch die Einrichtungen zum Laden und Löschen fallen unter den Begriff der Seetüchtigkeit, soweit die Sicherstellung von Schiff und Ladung vor Unfällen dadurch bedingt ist. Wenn z. B. Dampfmaschinen und Schornsteine, die zum Laden und Löschen dienende Dampfwinden in Bewegung setzen, so feuergefährlich angebracht sind, dafs Schiff und Ladung dadurch gefährdet werden, so ist das Schiff nicht seetüchtig, Hans. XIV Nr. 95 (O.L.G. Hamburg 23. Oktober 1893). Geräte und Vorrichtungen, welche nur den Schutz der Ladung vor dem auch ohne besondere Unfälle auf guten Schiffen eindringenden Seewasser und Schmutz bezwecken, wie die Garnierung, gehören dagegen nicht hierher, ebensowenig die im Interesse des Unterhalts und der Bequemlichkeit der Besatzung und der Passagiere notwendigen Ein-

1a) Der Standpunkt des neueren englischen Rechts (seit 1876) ist ein anderer. Dasselbe erklärt a. jede Person (also namentlich den Reeder) für strafbar wegen *misdemeanor*, welche ein Schiff in einem so seeuntüchtigen Zustand (vgl. die Definition in N. 2) in See gehen läfst, dafs dadurch Menschenleben in Gefahr kommen können, wenn er nicht einen Exkulpationsbeweis führt; b. ebenso den Schiffer, der wissentlich mit einem solchen Schiff in See geht (*sect. 457 Merch. Shipp. Act* von 1894). Es erklärt ferner (*sect. 458*), dafs es eine gesetzliche, durch Vertrag nicht aufzuhebende Bedingung jedes Vertrags mit Schiffer und Schiffsmannschaft sei, dafs der Reeder — abgesehen von besonderen Umständen — mit allen *reasonable means* die Seetüchtigkeit des Schiffs bei Antritt und während der Reise zu sichern (*insure*) habe, so dafs er für alle aus dem Fehlen derselben entstehenden Schaden zu haften habe. Dieselbe Haftung trifft Schiffer und andere Vertreter des Reeders, welche Seeleute annehmen. Die Haftung des Reeders ist aber nach *sect. 503* auch hier beschränkt, wenn nicht ein persönliches positives Verschulden vorhanden ist (vgl. oben Art. 452 N. 4 und N. 22). Über die Befugnis der Behörden, seeuntüchtige Schiffe festzuhalten s. unten N. 11.

richtungen, auch nicht die für den Fall eines Seeunfalls nötigen Rettungsapparate. Das Reichsgericht meint in der citierten Entscheidung, dafs auch von einer gehörigen Stauung unter Umständen die „Seetüchtigkeit" eines Schiffs abhängig sei, da nur durch eine solche die im Interesse der Fahrt erforderliche zweckmäfsige und gleichmäfsige Beladung herbeigeführt werde. Damit kann nur gemeint sein, dafs die Seetüchtigkeit eines Schiffs auch diejenigen Einrichtungen auf dem Schiff erfordert, welche zur Herbeiführung einer zweckmäfsigen Stauung erforderlich sind, z. B. die Anbringung von Schotten bei Ladung von losem Getreide (vgl. Bem. zu Art. 481). Im übrigen fallen Fehler der Stauung lediglich dem Schiffer zur Last (Art. 481)[2]).

4. Die Seetüchtigkeit eines Schiffs ist nicht absolut, sondern im Verhältnis zu der Reise, die beabsichtigt wird, also relativ zu beurteilen. Die Jahreszeit, die zu durchmessende Wasserstrafse, die Natur der Ladung — je nachdem dieselbe ein mäfsiges, das Schiff nicht gefährdendes Eindringen von Wasser verträgt, wie z. B. Holz oder nicht verträgt wie z. B. Zucker und Getreide — lassen eine verschiedene Beurteilung zu (Prot. S. 3847, Hans. VI Nr. 4 O.L.G. Hamburg 11. März 1885, Wagner S. 405, 409, S.A. I 209, 211).

5. Das Mafs der Haftung für die Seetüchtigkeit ist bei Schiffer und Verfrachter (Art. 560) verschieden[2a]). Der Verfrachter haftet objektiv für eine ihm von dem Befrachter bewiesene (Beweislast R.O.H.G.Entsch. Bd. 23 S. 21 ff.; H.G.Z. X Nr. 31 Hans. XI Nr. 28 [O.L.G. Hamburg 27. Januar 1890] vgl. Frankreich Art. 297) Seeuntüchtigkeit, es sei denn, dafs er beweisen könnte, dafs die Mängel aller Sorgfalt ungeachtet nicht — d. h. von keinem Sachverständigen (vgl. Prot. S. 3848) — zu entdecken waren (Art. 607 Abs. 2 H.G.B.). Der Schiffer haftet nur subjektiv, wenn ihm nachgewiesen wird, dafs er bei Aufwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers den seeuntüchtigen Zustand des Schiffs nicht entdecken konnte (vgl. Art. 478 und Art. 479 Bem. Nr. 6). Diese gebietet ihm eine Prüfung des

2) In England (ähnlich Nordamerika, Parsons I S. 171; Desty § 33; Wheeler S. 31 ff.) definiert man wie folgt: *„seaworthy is a fit state as to repairs, equipment and crew and in all other respects to encounter the ordinary perils of the voyage"* (Aspinall VII S. 483). Diese Definition befafst alle Pflichten, die unser Gesetz Art. 480 und 481 dem Schiffer auferlegen, stimmt also mit unserer Auffassung nicht überein. In Deutschland ist die Seetüchtigkeit stets in dem engeren Sinne verstanden, vgl. Nizze, Seerecht S. 338 ff.; Pöhls, Seerecht I § 161 II S. 439 ff. (vgl. S. 523). Der preufs. Entw. Art. 470 (jetzt Art. 560) legt dem Verfrachter auf, Schiff und Gerätschaften in seetüchtigem Zustand zu gewähren. In der Hamburger Konferenz wurden die hervorgehobenen Worte nur gestrichen, um die Pflicht auch auf andere Zubehörungen zu erstrecken (Prot. S. 2063 ff., 2066). S. im übrigen über ausländisches Recht Bem. zu Art. 560 H.G.B.

2a) Diesen Unterschied hebt das neue H.G.B. im § 559 (bisher Art. 560) grofsenteils auf, vgl. hierüber Bem. zu Art. 560.

Schiffs vor Antritt jeder Reise und nach jedem Unfall, nötigenfalls unter Zuziehung von Sachverständigen. Von einer solchen ist er jedoch, wenigstens in betreff des eigentlichen Schiffskörpers, regelmäfsig dann dispensiert, wenn das Schiff im Besitz eines die Seetüchtigkeit bescheinigenden Attestes eines Klassifikationsinstituts ist, welches der Zeit nach noch in Kraft steht, also wenn sich das Schiff den vorgeschriebenen periodischen und aufserordentlichen Besichtigungen nach erlittenen Unfällen nicht entzogen hat (vgl. R.O.H.G. Bd. 21 S. 162 S.A. I S. 420, IV S. 691 ff., VII S. 341). Es mufs aber die ausreichende Qualität des Schiffs als wirkliches Seeschiff für die beabsichtigte Reise nach Bauart und bisheriger Benutzung feststehen. Handelt es sich z. B. um ein kleineres, nicht als eigentliches Seeschiff gebautes Schiff, so kommt es auf eine Prüfung aller einzelnen Teile erst in zweiter Linie an, in erster Linie darauf, ob das Schiff überhaupt die Gefahren der hohen See bestehen kann, was der seemännischen Beurteilung anheimfällt. In letzterer Beziehung ist der Schiffer auch zur eigenen Prüfung im stande und verpflichtet (S. A. VIII S. 689, Bremerhaven)[3]). Kommt ein Schiff direkt von der Werft, wo es repariert ist, so wird regelmäfsig der Schiffer entschuldigt sein, wenn dennoch Mängel übrig geblieben sind (S. A. IX S. 512, Hamburg). Während der Reeder (Verfrachter) aber nur dafür verantwortlich ist, dafs das Schiff bei Antritt der Reise seetüchtig ist (vgl. H.G.Z. XI Nr. $\frac{120}{183}$, R.O.H.G.Entsch. XXIII Nr. 5), ist der Schiffer auch dafür verantwortlich, dafs die Seetüchtigkeit nicht unterwegs durch von ihm verschuldete Verwahrlosung oder Nichtbenutzung der dafür vorhandenen Einrichtungen verloren wird und ferner dafür, dafs, falls das Schiff aus andern Gründen während der Reise seeuntüchtig wird, dieselbe möglichst bald durch Aufsuchung eines Nothafens unterbrochen und hier für die Herstellung gesorgt wird (vgl. Art. 708 Nr. 4 R.O.H.G.Entsch. Bd. 23 S. 344, R.G.Entsch. Bd. 14 S. 38). Da auf den Dampfschiffen besonders geprüfte Maschinisten angestellt sind und der Schiffer über Maschinenwesen eigene Kenntnisse nicht besitzt, so ist er direkt auch nicht für Vernachlässigungen in dieser

3) Über die Klassifizierung von Handelschiffen vgl. Dittmer, Handbuch der Seeschiffahrtskunde 1894 S. 334 ff. Es bestehen namentlich drei grofse Gesellschaften: der englische Lloyd in London (gleichzeitig Seeversicherer) seit 1726, das Bureau Veritas in Paris seit 1828, der Germanische Lloyd in Berlin seit 1868. Andere Gesellschaften bestehen z. B. in Christiania, Newyork, Triest und Genua. Diese Gesellschaften haben in allen Seehäfen Experten. Die beiden letzteren geben den Schiffen, die unter ihrer Kontrolle und nach ihren Bauvorschriften gebaut sind, ein ✠ als besonderes Symbol (Bau unter einer solchen ist zu empfehlen). Veritas und Germanischer Lloyd klassifizieren besonders für die verschiedenen Fahrten (grofse Fahrt, atlantische Fahrt, grofse und kleine Küstenfahrt, Binnenfahrt u. s. w.). Ein Beispiel, wie trotz des Attestes eines Klassifikationsinstituts (Veritas) objektiv erkennbare Mängel vorlagen, giebt der Fall der Cimbria, die mit dem Sultan kollidierte (S.A. V S. 310/311). Über Haftbarkeit dieser Institute und ihrer Experten s. Bem. zu Art. 560.

Beziehung während der Reise verantwortlich (S. A. V S. 325, VI S. 527), man wird aber jedenfalls doch von ihm aufser sorgfältiger und den Prüfungsvorschriften entsprechender Auswahl beziehentlich Pflicht zur Zurückweisung ungeeigneten, von dem Reeder engagierten Personals (vgl. Art. 495 Bem. Nr. 4 und unten Nr. 7) möglichste Beaufsichtigung des Maschinenpersonals fordern müssen.

6. Die gehörige Einrichtung und Ausrüstung des Schiffs fällt nach dem unter Nr. 3 Gesagten zum Teil mit der Seetüchtigkeit zusammen. Das Schiff mufs aber auch darüber hinaus mit allem zur bequemen Ausführung der Reise Erforderlichen versehen sein, namentlich auch mit allen Vorrichtungen zur Verhütung von Unfällen und Rettungsapparaten. Gegenwärtig geben (abgesehen von den besonderen Vorschriften für Auswandererschiffe s. Bem. zu Art. 679) die Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft — die zur Zeit geltenden datieren vom 14. Juni 1890, abgedruckt bei Dittmer, Katechismus der Handelsmarine 1892 S. 297 ff. mit einem erheblichen Nachtrag vom 9. November 1896; es ist weitere Revision beabsichtigt — einen Anhalt. Gemäfs der §§ 90 und 92 des Seeunfallversicherungsgesetzes sind die Schiffsführer für die Anbringung und Erhaltung der Einrichtungen und für das Vorhandensein der vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenstände verantwortlich und können eventuell mit Ordnungsstrafen bis zu 100 Mark belegt werden[4]). Bei Dampfern gehört ein genügender Kohlenvorrat zur

4) Diese Vorschriften, die nicht nur den Schutz der Mannschaft, sondern auch den davon untrennbaren Schutz der Reisenden bezwecken, fordern: Boote und Rettungsgeräte je nach Gröfse des Schiffs, bestimmte Vorkehrungen auf Deck und in Kessel- und Maschinenräumen zur Verhütung von Unfällen, bestimmte Feuerlöschvorrichtungen, bestimmte Reserveteile für Dampfschiffe je nach der Fahrt (Küstenfahrt, kleine Fahrt, europäische Fahrt, aufsereuropäische Fahrt), bestimmte Reservesegel für ein Segelschiff jeder Art, ein bestimmtes Quantum von Anker, Ketten und Trossen, sowie eine bestimmte Zahl anderer unentbehrlicher Inventargegenstände für Dampf- und Segelschiffe je nach Gröfse, die zur Abgabe von Not- und Lotsensignalen (vgl. die Not- und Lotsensignal-Ordnung vom 14. August 1876, abgedruckt unten bei Art. 736) erforderlichen, bestimmt bezeichneten Vorkehrungen, die Laternen zur Abgabe der vorgeschriebenen Lichter müssen amtlich (von einer dazu bezeichnet geeigneten Stelle) geprüft sein, jedes Schiff mufs ein bestimmtes Quantum von vegetabilischem oder animalischem Öl zur Beruhigung der Wellen an Bord haben, ferner die für seine Fahrt zweckdienlichen Seekarten und Segelanweisungen, bei Steinkohlen-Ladungen in Segelschiffen von über 700 kbm Bruttoraumgehalt in aufsereuropäischer Fahrt sind durch bis auf den Boden reichende Röhren oder in sonst geeigneter Weise Vorkehrungen zur Ermittelung der Temperatur in den verschiedenen Teilen der Schiffsräume zu treffen. Die Seeämter fordern aufserdem Ventilationsvorrichtungen, wenigstens eine geeignete Oberflächen-Ventilation — drehbare Ventile, Öffnen der Luken. Wird durch die Temperaturmessung eine Entzündung konstatiert, so ist eventuell ein Nothafen aufzusuchen (vgl. S.A. II S. 492—495, IV S. 490—495, IX S. 195 ff., X S. 461, 500). In dem Nachtrag zu den Vorschriften der Berufsgenossenschaft werden für Passagierdampfer in aufsereuropäischer Fahrt wasserdichte Schotten, für Holzschiffe aufserhalb europäischer Fahrt Blitzableiter gefordert (vgl. fernere Vorschriften Bem. zu Art. 481 und 484, sowie Bem. Nr. 8 des Textes).

Ausrüstung. Zu einer gehörigen Einrichtung des Schiffs gehört auch die sorgfältige Reinigung desselben und möglichste Säuberung von Ungeziefer (Ratten) durch Ausräucherung und Mitnahme von Katzen (S.A. VII S. 810 Hans. VI Nr. 63), ferner die Adjustierung der Kompasse vor Beginn der Reise (S.A. V S. 159, IX S. 51). Ebenso gehören hierher die für die Gesundheit der Schiffsbesatzung und der Passagiere nötigen Einrichtungen, worüber specielle Vorschriften nur in betreff des Logis der Schiffsbesatzung (s. Bem. Nr. 5 f. zur Seem.Ordn.) und in betreff der Auswandererschiffe (s. Bem. zu Art. 679) vorhanden sind[5]).

Über die Einrichtung und Revision der Dampfschiffkessel gelten die Vorschriften der Gewerbeordnung und der besonderen dazu von dem Bundesrat erlassenen Vorschriften (vgl. Perels, Öffentliches Seerecht S. 22 ff.).

7. Gehörige Bemannung: Gesetzliche Vorschriften bestehen über die Art der Bemannung nur in den Vorschriften über den Nachweis der Befähigung von Schiffern, Steuerleuten und Maschinisten. Nach § 15 der Vorschriften vom 6. August 1887 darf ein

5) In Grofsbritannien bestehen gesetzliche Vorschriften über die Einrichtung und Ausrüstung von Seeschiffen: a. in Teil II der *Merch. shipp. Act* von 1894 *sect. 210* für die Logisräume der Besatzung, b. in Teil III für Passagierdampfschiffe, d. h. alle britischen Passagierdampfer mit Ausnahme von Fährbooten, die nach, von oder zwischen britischen Häfen und alle fremden Passagierdampfer, die zwischen britischen Häfen Reisende befördern und Auswandererschiffe, d. h. britische oder fremde Schiffe, welche von einem Hafen der britischen Inseln Reisende nach aufsereuropäischen Häfen (mit Ausnahme des Mittelmeers und gewisser Kolonialhäfen v. *sect. 270*) befördern. Für diese sind in Teil V *sect. 435* auch noch besondere Signalvorrichtungen vorgeschrieben (vgl. das Nähere Bem. zu Art. 679 H.G.B.), c. in Teil V (*Safety*) für alle britischen Schiffe: (*sect. 427 ff.*) wird die Führung von bestimmten Rettungsapparaten (Booten, Rettungsbojen, Rettungsgürteln u. s. w.) in verschiedenem Umfang je nach der Fahrt Reedern und Schiffern zur Pflicht gemacht. Die speciellen Vorschriften erläfst das Handelsamt, die zur Zeit geltenden (Temperley, *Merch. shipp. Act* 1894 *p. 514 ff.*) datieren vom Mai 1894. Zu erwähnen ist, dafs wasserdichte Schotten nicht erfordert werden, dafs aber für Schiffe mit solchen Schotten ein geringeres Mafs von Rettungsapparaten vorgeschrieben ist. Jedes britische und fremde Schiff mufs mit den erforderlichen Beleuchtungs- und Signalapparaten (denselben wie bei uns) versehen sein (*sect. 420*). *Sect. 432* schreibt für britische Schiffe vor bei Strafe: von Zeit zu Zeit gehörig adjustierte Kompasse und für alle nicht nur als Schlepper benutzten Seedampfer eine Dampffeuerspritze. In Dänemark unterwirft das Gesetz vom 24. März 1875, betreffend Aufsicht von Dampfern seinen Bestimmungen alle fremden Dampfer, welche zwischen dänischen Häfen fahren oder in denselben arbeiten oder dauernd dänische Häfen berühren (§ 8) oder nach einer Hauptreparatur von dort aus in Fahrt gehen. Bei reinen Frachtschiffen beschränkt sich die Aufsicht auf den Kessel, bei Passagierschiffen erstreckt sich dieselbe auf Schiff und Maschine. Für letztere werden aufser Signalbeleuchtungs- und Rettungsapparaten, wenn das Schiff von Eisen gebaut ist, mindestens drei wasserdichte Schotten angeordnet. Die Überwachung dieser Vorschriften geschieht durch amtliche, periodische Besichtigungen, von denen (§ 15) der Justizminister fremde Dampfer unter Berücksichtigung von Besichtigungen, denen sie in ihrer Heimat unterworfen sind, dispensieren kann.

Schiffer auf grofser Fahrt mit Schiffen von 250 cbm oder mehr Bruttoraumgehalt nicht ohne geprüften Steuermann fahren und im § 7 der Vorschriften vom 26. Juli 1891 über die Prüfung von Maschinisten ist bestimmt, wie viele Maschinisten und welcher Klasse jedes Dampfschiff haben mufs (vgl. unten Bem. Nr. 3 zur Seem.Ordn.). Bei Übertretung dieser Vorschriften tritt die Strafe des § 147 Nr. 1 G.O. (Ausübung des Schiffergewerbes unter Abweichung von den gesetzlichen Bedingungen) ein, aufserdem die civilrechtliche Folge, dafs ein Verschulden des Schiffers vorliegt, wenn er diese Anordnungen verletzt, endlich die Möglichkeit einer Patententziehung auf Grund des Seeunfallgesetzes[6]). Die Qualität der Personen (ob wenig oder voll befahrene Leute), ferner die Einrichtung der Schiffe — wesentliche Verbesserungen in neuerer Zeit ersparen Arbeitskraft — sind so verschiedene, dafs im übrigen feste Regeln sich nicht geben lassen (vgl. S.A. X S. 110). Zahlreiche Einzelentscheidungen der Seeämter geben indessen einen gewissen Anhalt[7]).

8. Verproviantierung: Wegen des nötigen Proviants für die Schiffsmannschaft sind die §§ 45 und 46 Seem.Ordn., sowie die dazu erlassenen landesgesetzlichen Verordnungen (vgl. Bem. Nr. 5 f. zur Seem.Ordn.) zu beachten. Für Auswandererschiffe bestehen besondere Vorschriften (vgl. Bem. zu Art. 679). Zum Proviant gehören auch die nötigen Arzneien, Verband- und sonstige Hülfsmittel. Die Seeberufsgenossenschaft verweist in ihren Unfallverhütungsvorschriften (§ 56) für grofse Fahrt, ebenso wie — in betreff der Mannschaft — schon in jenen landesgesetzlichen Verordnungen geschehen, auf die im Kaiserlichen Gesundheitsamt bearbeitete „Anleitung zur Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen“, die von allen Schiffen (Küstenfahrt ausgenommen) an Bord zu führen ist[8]). Ist eine Krankheit (namentlich Skorbut) an Bord

---

6) In Grofsbritannien bestehen ebenfalls (*sect. 92 Merch. shipp. Act* 1894) nur Vorschriften über die Zahl der Steuerleute und Maschinisten, unter Androhung von Strafen.

7) Für Schiffe, die die hohe See befahren, sind mindestens drei Mann, einschliefslich des Schiffers, nötig (S.A. V 595, VII 702, IV 609). Diese drei Mann hat man für ausreichend erachtet bei einer Kuff von ca. 80 Tons, einem Ewer von ca. 39 Tons (selbst wenn darunter ein Junge), einer Galeasse von 41 Tons (S.A. IV S. 774 [Oberseeamt] IX S. 10, VI S. 735), dagegen vier Personen, einschliefslich des Schiffers, darunter kein Steuermann, für einen Schooner von 74 Tons auf der Nordsee bedenklich erklärt (S.A. V 826). Vier Personen, einschliefslich Schiffer und Steuermann, für einen Schooner von 74 Tons auf Reise von Newcastle nach Sonderburg sind zu wenig (S.A. VIII S. 19). Vier Mann sind zu wenig für Schooner von 129 Tons auf der Ostsee (S.A. VIII S. 245 [Oberseeamt]). Passagierdampfer von 35 Tons mufs mindestens zwei Leute bei der Maschine und drei Deckleute, einschliefslich des Schiffers, haben (S.A. VIII S. 19). Bark von 815 Tons auf Reise von Hamburg nach Westküste Amerikas, bemannt mit 15 Mann — einschliefslich Schiffer und zwei Steuerleuten — Zahl an sich genügend, aber da fünf nicht vollbefahrene Leute, ungenügend (S.A. X S. 110).

8) In Grofsbritannien enthält *sect. 200* der *Merch. shipp. Act* von 1894 entsprechende Vorschriften. Dieselbe legt Reedern und Schiffern Strafen auf,

ausgebrochen, die mit Mängeln des Proviants einschliefslich des Trinkwassers und der Arzneien zusammenhängen kann, so liegt ein Seeunfall im Sinne des § 2 des Seeunfallgesetzes vor, der von den Seeämtern zu untersuchen ist, so dafs Patententziehung die Folge sein kann (vgl. S.A. IV S. 302, S. 330 ff.).

9. Die zum Ausweis für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere sind im wesentlichen folgende:

a. Certifikat oder Flaggenattest, über Certifikatsauszug vgl. oben S. 124;
b. Mefsbrief, wegen etwa nötiger Ergänzungen selbst dann nicht entbehrlich, wenn die Messung in das Certifikat vollständig übertragen ist;
c. Atteste des Klassifikationsinstituts über die Klasse des Schiffs oder sonstige Atteste über dessen Seetüchtigkeit;
d. ein Gesundheitspafs, welcher über den Gesundheitszustand an Bord und in dem Herkunftshafen Aufschlufs giebt (vgl. N. 10), der freilich nach den neuesten, im Anhang zum Kommentar dieses Titels abgedruckten deutschen Vorschriften über Gesundheitskontrolle im Inland nicht mehr durchaus erforderlich ist;
e. Musterrolle der Besatzung (§§ 2 ff. der Seem.Ordn.), nützlich auch die Befähigungsnachweise des Schiffers und der an Bord befindlichen geprüften Steuerleute und Maschinisten;
f. die Seefahrtsbücher der Besatzung, welche in deren Händen bleiben (§§ 5 ff. Seem.Ordn.);
g. Manifest der Ladung, welches sowohl als Ausweis über den Bestand derselben wie deren Bestimmung dient, daher ein vollständiges Verzeichnis sämtlicher geladenen Kollis, deren Zeichen und Nummern, Bestimmungsort, Empfänger (event. Verweisung auf gezeichnete Orderkonnossemente) enthält.

Eine Kopie desselben dient nach § 75 Vereinszollgesetz als generelle Deklaration bei den deutschen Zollämtern[9]). Zum Gebrauch im Ausland sind daneben häufig von den Konsulaten der Importländer beglaubigte Fakturen und Versicherungsatteste nötig. Nach Art. 482 H.G.B. mufs der Schiffer (Schiffsmakler) diese Vorschriften kennen und von den Ladungsinteressenten die nötigen Papiere fordern (vgl. Bem. zu Art. 482).

Sind diese Papiere nicht vorhanden, so können Verzögerungen entstehen; im Fall eines Krieges sind die Nationalitäts-

---

welche die vom Handelsamt gegebenen Vorschriften über Mitnahme von Arzneien verletzen und *sect. 202* ordnet amtliche Besichtigungen durch die Medizinalinspektoren der Seehäfen zur Kontrolle an.

9) Vgl. im übrigen über die bei den deutschen Zollbehörden und im Fall der Ausfuhr, sowie bei der Ausfuhr notwendigen Papiere, die hinter dem Kommentar zu diesem Titel abgedruckten §§ 74—90 Vereinszollges. vom 1. Juli 1869, Gesetz, betreffend die Statistik des Warenverkehrs vom 20. Juli 1879 und die Hafenordnungen. Über den Seeausgangspafs vgl. oben S. 123.

papiere des Schiffs von besonderer Wichtigkeit. **Nützlich** ist es auch Kopien der Charteparte und der Konnossemente an Bord zu führen.

Außerdem sind vorgeschrieben:

h. das Schiffsjournal Art. 486 ff. und ein besonderes Maschinenjournal (Bem. Nr. 3 zur Seem.-Ordn) bei Dampfschiffen 9[a]);

i. in der Seemannsordnung: Abrechnungsbuch mit der Besatzung (§ 39) und im Volkslogis muſs ein Exemplar der Seemannsordnung, sowie der geltenden Vorschriften über Kost und Logis vorhanden sein (§§ 108, 99 Nr. 8).

k. in den Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft (welche selbst an Bord unentbehrlich sind): ein Unfalljournal (§ 5), das internationale Signalbuch mit den dazu gehörigen Flaggen (vgl. N. 21 zu Art. 432—438) auſserhalb kleiner Fahrt (§ 46), Attest über die Tauglichkeit der Laternen (§ 52), ein Exemplar der oben Nr. 8 erwähnten „Anleitung zur Gesundheitspflege“ (§ 50).

Im Interesse des Reeders wird es auch sein, daſs der Schiffer ein Exemplar des Handelsgesetzbuchs (in fremden Rechten vorgeschrieben), sowie ein Exemplar der Versicherungsbedingungen, unter denen das Casco des Schiffs versichert ist, an Bord hat, da die Schritte, welche alsbald nach einem Unfall zu thun sind, häufig darin vorgeschrieben sind[10]). Weitere Bücher im Interesse des Reeders s. Bem. zu Art. 486 ff. Nr. 11.

10. Eine **amtliche Besichtigung der Schiffe** findet in Deutschland (abgesehen von den Revisionen der Dampfkessel, worüber für **Schiffe** nichts besonderes gilt) nur bei Auswandererschiffen statt (hierüber Bem. zu Art. 679). Auſserdem kann eine solche nach § 47 Seem.-Ordn. auf Beschwerde eines bestimmten Teils der Besatzung seitens der Seemannsämter (Konsulate) veranlaſst werden (vgl. hierüber Bem. Nr. 5 f. zur S.O.). Die Seeberufsgenossenschaft läſst aber in Gemäſsheit des § 93 des Seeunfall-Versicherungsgesetzes vom 13. Juli 1887 durch Beauftragte die Befolgung ihrer Vorschriften überwachen, denen der Zutritt zu den Schiffsräumen und Einsicht der Papiere gestattet werden muſs. Sie bedient sich dabei zur Zeit meistens der Experten des Germanischen

---

9[a]) In dem § 6 der landesgesetzlichen Bestimmungen über Führung des Schiffsjournals (unten hinter Art. 489) ist auch die Führung der in den Bem. zu den Art. 486 ff. N. 1 abgedrucken Zusammenstellung und in den landesgesetzlichen Bestimmungen über die Führung des Maschinenjournals die Führung dieses an Bord vorgeschrieben.

10) Über französische Schiffspapiere s. **Lyon-Caën** Nr. 550/565. Die französischen Behörden fordern von **jedem** (auch **fremden**) Schiff, das aus dem Ausland oder den französischen Kolonien (ausgenommen Algier) nach französischen Häfen kommt oder von solchen dahin ausgeht, einen Gesundheitspaſs, der für fremde Schiffe von der Ortsbehörde mit Visum des Konsuls ausgestellt wird. Ebenso ist ein Gesundheitspaſs für Schiffe, die nach Häfen der Vereinigten Staaten, Türkei und Ägypten gehen, mit Beglaubigung des betreffenden Konsuls nötig (s. amtliche Bek. in Hamburg vom 16. Juni 1884, 10. Juni 1885).

Lloyd. Für diese Besichtigungen sind bestimmte Zeiten nicht vorgeschrieben. Dieselben beziehen sich auch allgemein auf das Vorhandensein des in den Art. 480 und 481 Verlangten, da § 2 der Unfallverhütungsvorschriften diese gesetzlichen Bestimmungen wiederholt und dadurch der Kontrolle unterzogen hat. Werden Mängel gefunden, so trifft nicht nur den Schiffsführer Ordnungsstrafe (s. oben Bem. zu Nr. 6), sondern auch der Reeder kann in seinen Beiträgen als Genosse erhöht werden (§ 80 der Unfall-Verhütungsvorschriften)[11]).

---

11) In Frankreich ist eine amtliche Besichtigung (*visite*) für französische Schiffe allgemein vorgeschrieben (Art. 225, 296, 297 *Code* und spätere Gesetze und Reglements vgl. Lyon-Caën Nr. 540—547), aber nur für grofse Fahrt (*long cours*) und findet vor jeder Reise statt, wenn seit der letzten Besichtigung mehr als sechs Monate verflossen sind oder das Schiff beschädigt ist. Die Besichtigung geschieht vor der Ausrüstung und später noch einmal vor der Beladung, bezieht sich also nur auf Seetüchtigkeit und Ausrüstung, nicht auf die Tiefladung und Stauung. Die Besichtigung wird durch Strafen, sowie dadurch, dafs die Musterrolle nur nach Vorzeigung des Besichtigungsattests ausgehändigt wird, erzwungen. Auch tritt bei Vornahme der *visite* eine Präsumtion für und bei Unterlassung eine Präsumtion gegen die Seetüchtigkeit gegenüber Befrachtern und Versicherern ein. Man legt in Frankreich in Berufskreisen keinen grofsen Wert auf diese *visite;* mehr Wert legt man auf die Atteste der Klassifikationsinstitute (Lyon-Caën Nr. 549). Belgien (Art. 16 und V.O. vom 25. November 1851) schreibt *visite* vor wie in Frankreich, jedoch für alle Seeschiffe (für Küstenfahrer einmal jährlich). Holland (Art. 347) gebietet dem Kapitän Schiffsbesichtigung durch Experten vor der Beladung auf Kosten aller Interessenten. Italien (Art 502, 505 und Art. 77—84 des Gesetzes über die Handelsmarine) gebietet mit denselben Zwangsmitteln wie in Frankreich für Passagierschiffe und solche, die aufserhalb des Mittelmeers Reisen machen, mit gewisser Ausnahme, die Besichtigung und zwar für eiserne Schiffe alle zwei Jahre, für andere alljährlich, aufserdem nach jeder Havarie. Portugal (Art. 505) für alle Schiffe, sonst im wesentlichen wie Frankreich, jedoch sind auch fremde Schiffe in portugiesischen Häfen der Besichtigung unterworfen. Dänemark s. oben N. 5. Grofsbritannien s. oben N. 5 kennt regelmäfsige Besichtigungen nicht, verordnet aber eine Kontrolle der Vorschriften über Rettungsapparate bei britischen, sowie eine Kontrolle des Tiefgangs jedes britische Häfen verlassenden britischen oder fremden Schiffs, sowie eine Kontrolle über das Vorhandensein der nötigen Apparate zur Lichterführung und von Signalapparaten auf britischen oder fremden Schiffen durch Besichtiger (*surveyor*) des Handelsamts (*board of trade*) vgl. *sect. 420, 431, 436 Merch. shipp. Act* 1894. — Es kann das Handelsamt (*board of trade*) oder ein von diesem mit dieser Befugnis bekleideter Beamter ferner *if they have reason to believe on complaint or otherwise that a british ship is unsafe, that is to say, is by reason of the defective condition of her hull, equipment or machinery, or by reason of overloading or improper loading unfit to proceed to sea without serious danger to human life* eine Untersuchung einleiten und vorläufig zum Zweck der Besichtigung eine Festlegung (*detention*) des Schiffs anordnen. Nach dem Resultat der Besichtigung ist dann entweder endgültig das Schiff festzuhalten (*final detention*) oder freizulassen. Letzterenfalls ist das Handelsamt zur Entschädigung verpflichtet. Es läfst sich daher auf Antrag Dritter nur gegen Kaution auf solche Schritte ein, von der jedoch abgesehen werden kann, wenn mehr als 1/4 und wenigstens drei Personen der Besatzung des Schiffs die Antragsteller sind (vgl. § 47 unserer Seem.Ordn. und unten Bem. 5 f. zu derselben). Eine Überladung wird angenommen, wenn das Schiff so tief beladen ist, dafs es über die amtliche Lade-

Art. 481.

Der Schiffer hat zu sorgen für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und Löschen, sowie für die gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, auch wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird.

Er hat dafür zu sorgen, dafs das Schiff nicht überladen, und dafs es mit dem nötigen Ballaste und der erforderlichen Garnierung versehen wird.

Neues H.G.B. § 514 übereinstimmend.

1. Der Schiffer hat zu sorgen für die gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, nicht aber (wie der preufs. Entw. Art. 413 festsetzte) für zweckmäfsige Stauung (d. h. absolut gute Stauung: Entsch. des R.O.H.G. XIX S. 265) der Waren, so dafs eine schlechte Stauung ohne weiteres ein Verschulden des Schiffers involvierte (Entsch. des R.O.H.G. XIX S. 264) vgl. Art. 479 Bem. 6. Die von demselben zu leistende Sorgfalt fordert daher nicht unbedingt, dafs die Stauung gerade der Beschaffenheit der verladenen Güter, sondern nur, dafs dieselbe dem bisher „allgemein von Seeleuten beobachteten Verfahren" entsprach, wobei auch noch darauf Rücksicht zu nehmen ist, ob dem Schiffer der Inhalt bestimmter Gefäfse bekannt gewesen ist, bez. hat bekannt sein müssen [1]). Unter der hieraus sich ergebenden Beschränkung hat er die verschiedenen Güter derartig im Schiffe unterzubringen, dafs eins das andere nicht beschädige [2]), ferner, dafs sie nicht selbst durch die Reise (z. B. durch das Eindringen von Seewasser) leiden, endlich auch so, dafs eine richtige Verteilung der Last, welche die Sicherheit der Fahrt bedingt, vorhanden ist (Prien, Zusammenstofs S. 95, 118). Er mufs daher die Güter wohl befestigen, so dafs sie bei stärkerer Bewegung des Schiffs nicht hin und her geworfen werden können (Pöhls, Seerecht II S. 441 f.). Besonders wichtig ist dies bei Kohlenladungen, da Kohlen sich

---

linie hinaus in das Wasser taucht (vgl. über die Ladelinie unten Bem. zu Art. 481). In diesem Fall unterliegen auch fremde Schiffe in britischen Häfen demselben Verfahren (vgl. *sect. 439* und *sect. 459–462* a. a. O.). Bei fremden Schiffen findet jedoch eine Mitwirkung des Konsulats seines Heimatslands bei diesem Verfahren statt (*sect. 462*). In den Vereinigten Staaten von Nordamerika besteht eine (nicht regelmäfsige) Besichtigung — *inspection* — der Dampfschiffe durch amtliche Inspektoren der Bundesregierung, welche aufser den Kesseln auch die sonstigen Einrichtungen der Schiffe revidieren und die Befolgung der lokalen Vorschriften kontrollieren (Tit. 52 der *revised statutes* von 1874).

1) Wenn er z. B. leckende Waren an einer Stelle aufstaute, wo sie andere Waren beschädigten.

2) Es würde z. B. eine mangelhafte Stauung sein, wenn zerbrechliche Waren so gestaut waren, dafs beim Einladen oder bei der Löschung notwendigerweise schwere Güter darüber hinweggerollt werden müfsten (Erk. des Hamb. Handelsger. vom 17. März 1851 bei Ullrich, Samml. Nr. 14) oder wenn auf Gebinde Güter von gröfserem Gewicht gestaut waren, als gute Gebinde der in Rede stehenden Art tragen konnten (Erk. des Hamb. Handelsger. vom 3. Juli 1873 in der Hamb. H.G.Z. von 1874 Nr. 10).

durch das Arbeiten des Schiffs zerkleinern und dadurch zur Selbstentzündung neigen S.A. X S. 461 (über Ventilatoren und Temperaturmefsrohre bei Kohlenladungen s. N. 4 zu Art. 480). Bei solchen losen Ladungen, mehr noch bei Ladungen von losem Getreide entsteht aufserdem eine Gefahr für das Schiff, das durch Überschiefsen der Ladung ins Schwanken gerät; es werden dadurch zahlreiche Seeunfälle verursacht. Die Seeämter halten, um dieser Gefahr vorzubeugen, das Anbringen von Längsschotten erforderlich. Es ist üblich, diese Längsschotten nur bis zum Zwischendeck gehen zu lassen. Dies ist jedoch unzulänglich, wenn nicht mit grofser Sorgfalt der Raum des Schiffs ausgefüllt und die Ladung festgestampft ist: S.A. III S. 326, 718, IV S. 572, VI S. 677, 680 (Oberseeamt), VII S. 205, X S. 359, 461[3]). Besondere Vorschriften bestehen über die Beförderung gefährlicher Güter auf Seeschiffen[4]). Nach

---

3) In Grofsbritannien geben *sect. 452–456 Merch. Shipp. Act* von 1894 besondere gesetzliche Vorschriften für das Verstauen von losen Getreideladungen in britischen Schiffen. Für Exportladungen aus den Mittelmeerhäfen und den Häfen der nordamerikanischen Küste enthält Schedule 18 des Gesetzes Bestimmungen; an Stelle derselben können auch Regeln, die das Handelsamt von Zeit zu Zeit erläfst, benutzt werden. Nach ersterer darf zwischen den beiden oberen Decks überhaupt kein loses Getreide verladen werden, nur in dem darunter belegenen Kielraum. Zwischen den Decks darf nur in besonders konstruierten „*feeders*“ Getreide zum Auffüllen der Ladung unter Deck vorhanden sein: ist solches nicht vorhanden, so mufs ein Viertel der Ladung unter Deck in Säcken sein, die als Beschwerung der losen Ladung aufliegen. Auf alle Fälle müssen bis an den Kiel reichende Längsschotten vorhanden und das Getreide gehörig festgestampft sein. Für Getreideladungen aus anderen Häfen sind bestimmte Regeln nicht gegeben, es wird den Schiffern und Agenten der Reeder nur bei Strafe Vorsicht zur Pflicht gemacht.

4) Diese Vorschriften sind enthalten: a. in den Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft §§ 58—73 für deutsche Schiffe, b. in besonderen, auf Vereinbarung beruhenden im wesentlichen gleichlautenden polizeilichen Verordnungen der einzelnen Bundesseestaaten: Lübeck: V.O. vom 17. Dezember 1896 (Samml. der Verordn S. 84); Bremen: Verordn. vom 25. Oktober 1896 (Ges.Samml. S. 149); Mecklenburg: V.O. vom 20. Juli 1894 (Reg.Bl. S. 181); Oldenburg: 13. April 1894 (Ges.Bl. S. 291); Hamburg: V.O. vom 30. November 1896 (Ges.Samml. II S. 117 ff.); Preufsen: Polizeiverordnung des Handelsministeriums vom 17. September 1896, publiziert in den Amtsblättern der Küstenregierungen (z. B. Stettiner Amtsbl. 1896 S. 263). Letztere Verordnungen stellen ihre Vorschriften unter Strafen und sind auch auf fremde Schiffe anwendbar, die in den hiesigen Häfen laden, zum Teil auch auf solche, die dort löschen. Es werden Sprengstoffe, stark ätzende Stoffe (wie Schwefelsäure) und feuergefährliche Stoffe, welche je nach dem Grad der Feuergefährlichkeit in Klassen eingeteilt werden, unterschieden. In betreff der Sprengstoffe und ätzenden Stoffe gelten hinsichtlich der Zulassung zur Beförderung, Verpackung, Signatur und der erforderlichen Bescheinigungen die Vorschriften der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, aufserdem besondere Vorschriften über Verpackung (§ 2); für die feuergefährlichen Gegenstände ist die Verpackung und Signatur vorgeschrieben (§§ 3 und 4). Verladung in Passagierschiffen ist teils verboten, teils beschränkt (§ 5). Verladung ist auch im übrigen zum Teil nur auf Deck gestattet (§§ 5—7), bei ätzenden Flüssigkeiten mufs durch Unterlagen von Kalkstein u. s. w. die Berührung ausfliefsender Säure mit der Schiffs-

Art. 564 Abs. 4 kann der Schiffer Güter, die das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, an das Land setzen oder in dringenden Fällen über Bord werfen. Er ist nach Art. 481 auch hierzu verpflichtet (R.O.H.G. Entsch. XXI S. 157). Aber eine Gefährdung wird regelmäfsig nur bei Verletzung der N. 4 angegebenen Vorschriften anzunehmen sein (S.A. X S. 318 Fall einer Explosion durch Gase)[5]. — Verladung auf Deck kann das Gut gefährden (vgl. Art. 710), deshalb ist solche nur mit Genehmigung des Abladers zulässig (Art. 567 und Bem. dazu). Soweit (vgl. N. 4) dieselbe gesetzlich geboten, ist eine besondere Genehmigung nicht nötig. Die Verladung auf Deck kann aber auch das Schiff gefährden und darf unter diesen Umständen von dem Schiffer trotz Genehmigung des Abladers nicht geschehen. Besonders gefährlich sind Holzladungen auf Deck, ebenso Ladung von anderem Schwergut, wie z. B. Petroleum. Geht die Deckladung hoch über die Schanzkleidung oder ist dieselbe im Verhältnis zur übrigen Ladung zu schwer, so entsteht — namentlich wenn sich die Ladung löst — die Gefahr, dafs das Schiff kentert oder die Leibnaht desselben aufspringt. Dennoch halten die Seeämter dafür, dafs es für deutsche Schiffe (weil üblich) nicht unzulässig sei, auch im Winter bei transatlantischer Fahrt Holz auf Deck zu laden S.A. I S. 320, 454, 641 ff., II S. 399 ff., IV S. 432. Eine Ladung 4 Fufs 6 Zoll hoch über Schanzkleidung bei kleinem Schiff sei nicht gegen den Brauch S.A. VII S. 605, dagegen bei einer Ladung von 238 Fafs Petroleum 57 Fafs auf Deck bei einem Schiff von 32 Tons zu viel Decklast S.A. VII S. 680[6]). —

wand verhindert werden (§ 9). Es ist das Zusammenladen von Sprengstoffen mit gefährlichen Gütern entweder gar nicht oder nur unter besonderen Vorsichtsmafsregeln gestattet. Es ist die Abtrennung der Räume, in denen feuergefährliche Flüssigkeiten oder Sprengstoffe unter Deck geladen werden, durch wasserdichte Schotten und wenn mehr als die Hälfte des Nettoraumgehalts mit Petroleum u. s. w. unter Deck geladen ist, auch eine Ventilation vorgeschrieben, ebenso sind besondere Sicherheitslampen vorgeschrieben. Befrachter und Ablader haben dem Verfrachter beziehentlich dem Schiffer, ebenso Spediteure ihren Nachmännern die Güter als ätzende, feuergefährliche oder Sprengstoffe anzuzeigen und die Art genau zu bezeichnen, ebenso in den Konnossementen, zum Teil mit besonderen Vermerken (vgl. auch das Reichsgesetz gegen den verbrecherischen und gemeingefährlichen Gebrauch von Sprengstoffen vom 9. Juni 1884 und § 367 Nr. 5 Str.G.B.).

5) In Grofsbritannien bestehen für den Verkehr mit Sprengstoffen besondere Gesetze (*explosive Acts* 1875 *ss. 33 ff.* 1883 *sect. 8 ff.*), sodann speciell für den Verkehr mit gefährlichen Gütern (anwendbar auch auf fremde Schiffe), *Merch. Shipp. Act* von 1894 *ss. 446—450.* Es wird unter Strafe (Geldbufse und Konfiskation) gestellt das Versenden und der Transport gefährlicher Güter ohne deutliche Bezeichnung der gefährlichen Beschaffenheit auf den Verpackungen und schriftliche Anzeige des Inhalts an Schiffer oder Reeder, ebenso jede falsche Bezeichnung. Schiffer und Reeder können verdächtige Kollis zurückweisen, und wenn dieselben schon an Bord waren, öffnen und eventuell über Bord werfen.

6) Die Seeämter nehmen bei diesen Entscheidungen Rücksicht auf die traurige Lage der Segelschiffahrt; die Konkurrenz habe es soweit gebracht, dafs man sich auf so gefährliches Risiko einlasse, sie halten für besser

Zu einer gehörigen Stauung gehört auch ein sicherer Verschlufs der Luken und Laden S.A. VII S. 205. Andere Stauregeln s. bei Wagner, Handbuch S. 411. Ist eine Art der Stauung bei bestimmten Arten von Ladungen üblich geworden, welche durch ein starkes Pressen eine Beschädigung der Kollis selbst oder auch nur ihrer Emballagen — wodurch der Inhalt ausstreut — zur Folge hat, so ist dies jedenfalls keine gehörige Stauung, es liegt dann nicht ein Brauch vor, der auf Geltung Anspruch hat, sondern ein Mifsbrauch. Diesen Grundsatz wendet das Reichsgericht auf einen Mifsbrauch an, der bei Stauung von Baumwolle eingerissen war (Entsch. vom 8. Februar 1889 Hans. X Nr. 37). Wegen der Mithaft der Reederei, welche diesen Mifsbrauch duldete, trotz Negligenzklausel, vgl. Bem. Nr. 26 zu Art. 452.

2. Es ist üblich, die Stauung durch besondere Stauer besorgen zu lassen, welche häufig auch das Laden und Löschen — d. h. die dem Schiff dabei obliegende Thätigkeit — übernehmen. Die Stauer pflegen selbständige Unternehmer zu sein, welche ihre eigenen Gerätschaften benutzen und auch eigene Arbeiter haben. Art. 481 ist nun nicht so zu verstehen, dafs der Schiffer ganz in derselben Weise zu haften habe, wenn er die gedachte Thätigkeit einem Unternehmer überträgt, wie wenn er alles selbst mit den Schiffsleuten besorgt. Es soll in den Worten „auch wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird“, nur gesagt sein, dafs in diesem Fall der Schiffer nicht der Verantwortlichkeit ledig, sondern auch in diesem Fall zur Aufwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers (vgl. Art. 478, 479 Bem. Nr. 6) verpflichtet sei[7]). Der Umfang desjenigen, worauf er seine Sorg-

---

gesetzliches Einschreiten gegen Übermafs der Decklast wie in Grofsbritannien. Dort erklärt *Merch. Shipp. Act* von 1876 sect. 24 jetzt von 1894 sect. 481 und für britische und fremde Schiffe, die Ladung bestimmter Hölzer (Dielen und anderes leichtes Holz bis drei Fufs hoch über Deck und Reservebauholz für Schiffsgebrauch sind ausgenommen) auf Deck für strafbar, wenn die Ladung nach einem britischen Hafen bestimmt war und dort (abgesehen von unvorhergesehener Verspätung) in der Zeit vom 31. Oktober bis 16. April ankommt. Der Brauch auf den deutschen Schiffen scheint schon in Mifsbrauch auszuarten, so dafs der Rechtsprechung Vorsicht zu empfehlen ist (vgl. Art. 478 Bem. Nr. 4 a. E.). § 21 der neuen Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft weist darauf hin, dafs bei der Decklast im Winter auf die Gefahr der Vereisung und das dadurch vermehrte Gewicht Rücksicht zu nehmen ist, dafs auch nötigenfalls gut befestigte Laufplanken für den sicheren Verkehr auf Deck anzubringen sind.

7) In Frankreich ist durch Gesetz vom 20. Dezember 1892 der Regierung das Recht gegeben, für die Stauung verbindliche Regeln zu geben. Auf Grund dessen ist eine Verfügung (Dekret) vom 1. Dezember 1893 erlassen, welche solche Regeln aufstellt, die aber nicht imperativ sind, also durch Privatwillen geändert werden können und auf fremde Schiffe nicht anzuwenden sind. Marseille 2. Juli 1895 (Journal de Marseille 1895 S. 274). Es soll eine zweite Verfügung erlassen werden, die polizeilich zu befolgende Regeln für gewisse Güter vorschreibt.

falt zu richten hat, ist in beiden Fällen aber verschieden. Seine Pflicht beschränkt sich bei der Annahme besonderer Stauer im wesentlichen auf sorgfältige Auswahl und Überwachung, sowohl in betreff der Haltbarkeit der Geräte wie der Stauung selbst, er haftet nur, soweit es dabei in seiner Macht stand, Fehler zu verhindern. Die Aufsicht, welche er zu führen hat, bedingt eine ununterbrochene Gegenwart nicht und es mufs dem Schiffer zur Begründung eines Anspruchs bewiesen werden, dafs der vorhandene Mangel bei gehöriger Aufsicht von ihm hätte bemerkt werden müssen. Ist in den Gesetzen des Ladungsorts vorgeschrieben, dafs die Stauung und Garnierung besonderen vereidigten Stauern, „Zwangsstauern" zu übertragen ist, so ist der Kreis, innerhalb dessen sich die Sorgfalt des Schiffers zu bethätigen hat, noch enger, da er in der Auswahl und somit auch in der Möglichkeit einer Entlassung beschränkter ist; die Pflicht der Aufsicht und der Anwendung aller möglichen Mittel, erkannten oder bei gehöriger Aufsicht erkennbaren Mängeln entgegenzutreten, bleibt bestehen. Ist endlich durch den Frachtvertrag gegenüber den Befrachtern — beziehentlich durch Konnossementklausel auch gegenüber den selbständigen Empfängern — verabredet, dafs die Stauung durch Stauer der Befrachter oder der Ablader bewirkt oder — wie dies bei Petroleumladungen in den amerikanischen Häfen nicht selten geschieht — durch von diesen Personen ermächtigte Inspektoren beaufsichtigt werden solle, so liegt eine vertragsmäfsige Beschränkung der dem Schiffer obliegenden Verpflichtung, für gehörige Stauung zu sorgen, vor, welcher die Verpflichtung der Befrachter, ihrerseits in der verabredeten Weise die Stauung zu beaufsichtigen, gegenübersteht. Der Schiffer bleibt aber auch in diesem Fall verpflichtet, die Stauer beziehentlich Inspektoren der Befrachter zu kontrollieren und bei ordnungsmäfsiger Kontrolle zu entdeckende Fehler letzteren anzuzeigen; er haftet, wenn ihm eine Vernachlässigung dieser Pflicht und daraus entstandener Schade nachgewiesen werden kann. Es ist ferner zu beachten, dafs die Abreden mit den Befrachtern die Rechte aller übrigen Interessenten (Art. 479) gegenüber dem Schiffer nicht berühren (vgl. Bem. Nr. 6 zu Art. 479), so dafs diesen gegenüber der Schiffer verpflichtet bleibt, ungeeignete Stauer oder Inspektoren zurückzuweisen. Ist er dazu infolge der Abreden mit den Befrachtern aufser stande, so bleibt das Schiff den übrigen Interessenten verantwortlich, kann aber gegen die Befrachter Regrefs nehmen (vgl. Prot. S. 1756, 3750; R.O.H.G. Entsch. Bd. 19 S. 263 ff., Ober-Apell.-Ger. Berlin 18. Februar 1870 u. Seuff. Arch. Bd. 24 Nr. 71; R.G.-Entsch. Bd. 10 S. 20 ff., Obergericht Hamburg 11. Juli 1873 in H.G.Z. VI Nr. $\frac{153}{222}$)[8]).

8) In England nimmt man an, dafs das Schiff, abgesehen von Klauseln auch bei Annahme von besonderen Stauern unbedingt für gehörige Stauung hafte, es sei denn, dafs der Ablader ausdrücklich mit der gewählten Art

Der Reeder bleibt für die Thätigkeit freiwilliger besonderer Stauer als Substituten des Schiffers gegenüber den Ladungsinteressenten mit Schiff und Fracht haftbar, auch wenn nach vorstehendem ein Verschulden des Schiffers und somit eine Haftpflicht desselben nicht vorhanden ist (vgl. S. 177 N. 2ª und S. 224). Bei Zwangsstauern und von den Befrachtern gestellten oder beaufsichtigten Stauern tritt diese Haftung des Reeders nur dann ein, wenn auch der Schiffer aus nachgewiesenem Verschulden haftet. Von diesen Haftpflichten ist der Reeder befreit, wenn er durch Klausel seine Haftung für Verschulden des Schiffers ausgeschlossen hat. Der Reeder kann aber ferner aus dem Frachtvertrag persönlich verpflichtet werden, wenn die mangelhafte Stauung in fehlerhaften Einrichtungen des Schiffs ihren Grund und Seeuntüchtigkeit des Schiffs zur Folge hatte vgl. Art. 560 und oben Art. 480 Bem. Nr. 2 ff. Für Schäden aufserhalb des Frachtvertrags haftet der Reeder, abgesehen von eigenem Verschulden, nur dann und zwar mit Schiff und Fracht, wenn solche (z. B. Unfälle der Schiffsbesatzung oder dritter Personen durch Bruch der Geräte, falsche Handhabung, schlechte Stauung) von Personen der Schiffsbesatzung verschuldet sind (Art. 451, 452 Nr. 3), wozu die Stauunternehmer und deren Leute nicht gehören vgl. Bem. zu Art. 445, also bei „besonderen Stauern“ im wesentlichen nur dann, wenn den Schiffer wegen mangelnder Aufsicht ein Vorwurf trifft. Schiffer oder Reeder lassen häufig, um sich gegen Ansprüche aus fehlerhafter Stauung zu schützen, die Stauung ihrerseits durch vereidigte Experten beaufsichtigen, welche dann Atteste über gehörige Stauung erteilen. Die Stauung, besonders der Verschlufs der Luken und Laden, mufs aber auch während der Reise, bei stürmischem Wetter kontrolliert und, soweit möglich, ergänzt werden [9].

3. Die Garnierung besteht zumeist aus Planken, womit die inwendigen Seiten des Schiffs belegt werden. Es geschieht dies, um von den Waren das Wasser abzuhalten, welches regelmäfsig in das Schiff eindringt; dann aber auch, wenn das Schiff schwer beladen ist, damit der Schwerpunkt desselben nicht zu tief zu liegen kommt und das Schiff zu steif wird. Im letzteren Falle besteht die Garnierung meist aus Reisigbündeln und ähnlichen leichten Gegenständen. Der Schiffer läfst sich ein Versehen zu Schulden kommen, nicht nur wenn er es ganz unterläfst, das Schiff mit einer Garnierung zu versehen und statt der-

der Stauung sich einverstanden erklärt oder selbst die Stauung durch eigene Stauer übernahm. Letzterenfalls ist der Schiffer nur dann zu einer Aufsicht verpflichtet, wenn ausdrücklich bedungen wurde, dafs der Stauer *should act under the masters orders* (vgl. Maclachlan S. 435; Carver sect. 273).

9) Eine Zuziehung von Experten bei Öffnung der Luken und Laden, sowie bei der Löschung am Ort der Löschung schreiben die skandinavischen Gesetze — § 42 vor, wenn es fraglich ist, ob ein Schade durch Mangel der Stauung, Garnierung, Schalken der Luken entstanden ist. Es ist eine solche namentlich den Empfängern zu empfehlen.

selben auf den Boden des Schiffs gleich gewisse Güter — ohne Genehmigung des Abladers derselben[10]) — legt, von denen er annimmt, dafs sie durch das Seewasser nicht leiden werden, sondern auch, wenn er zur Garnierung eine Substanz verwendet, welche vom Wasser durchzogen wird (z. B. wie in dem Nr. 2 citierten Erkenntnis des O.A.G. zu Berlin festgestellt wurde: gebrannte Thonerde), so dafs die Feuchtigkeit sich den Gütern mitteilt.

4. In betreff der Beladungsgrenze fehlt es bei uns an gesetzlichen Bestimmungen. Die Seeämter stellen als Regel auf, dafs ein Schiff bis $1^1/_2$ mal so viel an Gewichtstonnen laden könne, als es an Registertonnen Bruttoraumgehalt mifst, ferner, dafs die Auswässerung (d. h. die Höhe des bei Beladung noch über Wasser bleibenden Freibords bis zum Deck), bei kleineren Küstenfahrern bis zu etwa 60 Last mindestens einen Zoll auf je einen Fufs Tiefgang, bei gröfseren Schiffen zwei Zoll auf je einen Fufs Tiefgang betragen müsse. Jedoch ist diese Regel nur ein unsicherer Anhalt. Es kommt auf Bauart, Material, Alter und Beschaffenheit des Schiffs, Jahreszeit, Ziel der Reise und auf die Art der Ladung an vgl. S.A. V S. 690, 724, 754, VI S. 383, 385 (Oberseeamt), 512 (Oberseeamt), VIII S. 257, X S. 41. Die neueren landesgesetzlichen Vorschriften schreiben vor, dafs der Führer jedes ausgehenden Schiffs dessen Tiefgang im Schiffsjournal vermerken müsse (vgl. unten Art. 487)[11]).

---

10) Mit Genehmigung desselben kann es natürlich geschehen, und es kommt vor, dafs der Befrachter gegen Erlafs oder Ermäfsigung der Fracht überhaupt dem Schiffer gestattet, gewisse Güter zur Garnierung zu verwenden.

11) Ein Tiefladegesetz besteht in Grofsbritannien seit 1876, dessen Bestimmungen jetzt (*sect. 436—445, 462*) in die *Merch. Shipp. Act* von 1894 aufgenommen sind. Das Gesetz bestimmt: a. jedes Seeschiff soll bei der Ausreise seinen Tiefgang im Journal vermerken, das Handelsamt ist ermächtigt, für einzelne Schiffe oder Klassen von Schiffen öffentliche Registrierung des Tiefgangs vorzuschreiben. b. Jedes Seeschiff — mit Ausnahme von Küstenfahrern unter 80 Tons, Vergnügungsyachten und Fischereifahrzeugen — ist verpflichtet, in bestimmt vorgeschriebener Weise mitschiffs Decklinien, die die Lage jedes Decks, welches über Wasser liegt, anzeigen und Ladelinien zu führen, welche in Gemäfsheit besonderer, von dem Handelsamt gegebener Instruktionen der *surveyors* (*tables of freeboard used by the board of trade*), die von Zeit zu Zeit revidiert werden — (die jetzt gültigen datieren vom August 1890) — und eines ebenfalls vom Handelsamt gegebenen Reglements (*Regulations as to load line* jetzt vom Oktober 1892) anzubringen sind. Die horizontale Grundladelinie, welche das Centrum eines kleinen Kreises von 12 Zoll im Durchmesser durchschneidet, giebt die Linie an, bis zu welcher im Sommer und im Salzwasser beladen werden darf. Daneben bestehen für Dampfer vier weitere Ladelinien, welche der Grundladelinie parallel gezogen sind und das Maximum der zulässigen Beladung angeben, für Segelschiffe zwei solche weiteren Ladelinien. Die fünf Ladelinien der Dampfer bezeichnen in nachstehender Reihenfolge das Maximum zulässiger Beladung: für Süfswasser, indischen Sommer, Sommer, Winter, Winter im nordatlantischen Ocean. Die drei Ladelinien der Segelschiffe bezeichnen dasselbe: für Süfswasser, Salzwasser, Winter im nordatlantischen Ocean. Die Linien sind 3—18 Zoll lang, einen Zoll breit (der obere Rand ist mafsgebend) und werden auf beiden Seiten

Art. 482.

Wenn der Schiffer im Auslande die dort geltenden gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze nicht beobachtet, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Desgleichen hat er den Schaden zu ersetzen, welcher daraus entsteht, dafs er Güter ladet, von welchen er wufste oder wissen mufste, dafs sie Kriegskontrebande seien.

Neues H.G.B. § 515 übereinstimmend.

1. Die Bestimmung des Abs. 1 wird dadurch nicht ausgeschlossen, dafs die Handlung, wodurch die ausländischen Polizei-, Steuer- oder Zollgesetze[1]) verletzt werden, von dem Schiffer mit dem, welcher Ersatz des dadurch erlittenen Schadens beansprucht, z. B. dem Befrachter vereinbart worden ist. Der Schiffer haftet daher, wenn er Waren über Orte zu transportieren übernommen hat, in denen für diese ein Einfuhr- oder Durchfuhrverbot besteht, und nun dieselben infolge der Verletzung des Gesetzes konfisziert werden oder eine Strafe deshalb zu entrichten ist. Es läfst sich nicht behaupten, dafs ein derartiger Vertrag als wider die guten Sitten nichtig wäre; denn die Übertretung eines Steuergesetzes kann für Ausländer unmöglich als unsittlich bezeichnet werden, da solche Gesetze auf positiver und willkürlicher Anordnung beruhen, vgl. Kierulffs Sammlung II S. 410 ff.[1a]). Anders freilich läge die Sache, wenn die fremden Bestimmungen dem Befrachter bekannt gewesen wären, und er doch die denselben zuwiderlaufende Handlung angeordnet hätte. In solchem Fall bliebe nur eine Ersatzpflicht des Schiffers gegenüber den andern Reiseinteressenten (Art. 479) bestehen, daneben die der Befrachter aus Art. 564.

2. Wenn im Abs. 2 dem Falle, wo der Schiffer wufste, dafs er Kontrebande geladen, der gleichgestellt wird, wo er dies wissen mufste, so wird er dadurch auf Beobachtung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers hingewiesen (Prot. S. 1763 f.).

3. Eine Ersatzpflicht des Schiffers tritt dem Befrachter oder Ablader gegenüber nicht ein, der selbst die Kontrebande verladen hatte, während ihm diese Eigenschaft bekannt war oder hätte bekannt sein müssen (Art. 564). Es gilt solchenfalls das Nr. 1 a. E. Gesagte.

---

des Schiffs geführt. Wird ein Schiff unter die Ladelinie beladen, so gilt es als *unsafe* und kann in dem oben bei Art. 480 N. 11 geschilderten Verfahren festgelegt werden. Nach den *sect. 445* und *462* unterliegen diesen Vorschriften auch fremde Schiffe, welche in einem britischen Hafen ganz oder zum Teil geladen haben.

1) Inländische Gesetze dieser Art müssen inländische Befrachter und Reeder selbst kennen. Schiffer resp. Makler haften hier also nur, soweit sie selbst durch ihre Thätigkeit diese Gesetze verletzen, z. B. durch Auslassungen im Manifest. Ausländischen Befrachtern gegenüber gilt Art. 482 aber auch in betreff unserer Gesetze.

1a) Dies steht auch in der Praxis der englischen und französischen Gerichte fest (vgl. Delobre, Table générale du journal de jurisprudence commerciale et maritime S. 91 N. 70, S. 139 N. 354, S. 181 N. 593).

4. Schäden, insbesondere Zollstrafen und Verzögerungen am Bestimmungsort können dadurch eintreten, dafs die Waren bei ihrer Einladung auf den Verpackungen oder Konnossementen und dadurch im Manifest oder in den begleitenden Fakturen unrichtig bezeichnet werden. Trifft in diesem Fall den Ablader oder Befrachter ein Verschulden, so haftet nach Art. 564 dieser. Der Schiffer bleibt bei konkurrierendem Verschulden anderen Interessenten (Art. 479) mit haftbar. Der Regel nach wird der Befrachter oder Ablader in solchem Fall der allein Schuldige sein, da der Schiffer und sein Makler teils die Verpackungen nicht öffnen, teils über die genaue dem Zolltarif entsprechende Bezeichnung nicht so orientiert sein können, wie der Exporteur selbst. Es sind aber auch Klauseln zur bedingten Abwendung einer Haftpflicht des Schiffs und Abwälzung derselben auf den Ablader üblich, vgl. Hans. I Nr. 84 (O.L.G. Hamburg 20. Oktober 1880, in welchem Fall eine solche Klausel vorhanden war).

Über den Begriff Kriegskontrebande s. Geffcken in von Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts Bd. IV §§ 152 ff. Was darunter aufser eigentlichem Kriegsbedarf (Munition, Waffen u. s. w.) zu verstehen, ist schwankend und in jedem Krieg anders (Prot. S. 1761).

Art. 483.

Sobald das Schiff zum Abgehen fertig ist, hat der Schiffer die Reise bei der ersten günstigen Gelegenheit anzutreten.

Auch wenn er durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Schiff zu führen, darf er den Abgang oder die Weiterfahrt desselben nicht ungebührlich aufhalten; er mufs vielmehr, wenn Zeit und Umstände gestatten, die Anordnung des Reeders einzuholen, diesem ungesäumt die Verhinderung anzeigen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Fall einen anderen Schiffer einsetzen. Für diesen Stellvertreter ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei der Wahl desselben ein Verschulden zur Last fällt.

Neues H.G.B. § 516 übereinstimmend.

1. Es gehört zur Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, das Schiff mit der Ladung möglichst sicher und möglichst schnell nach dem Bestimmungsort zu bringen. Er hat daher jeden unnötigen Aufenthalt zu vermeiden. Hieraus ergiebt sich die Bestimmung des Abs. 1 des Artikels. Es darf der Schiffer sich aber auch keine unmotivierte Unterbrechung seiner Reise zu Schulden kommen lassen. Die Umstände, welche ihn zur Verzögerung oder Unterbrechung der Reise veranlafst haben (z. B. widrige Winde, Eisgang, Kriegsgefahr), hat der Schiffer nachzuweisen. Ob in ihnen ein ausreichender Grund für die Verzögerung zu suchen ist, entscheidet richterliches Ermessen. (So auch Meier in Busch Archiv für Theorie und Praxis des A.D.H.R. XXX S. 61 f.). Vgl. Art. 484 Bem. Nr. 1.

2. Das H.G.B. legt dem Schiffer die Pflicht auf, nötigenfalls einen anderen Schiffer einzusetzen. Für den Fall, dafs derselbe dazu nicht im stande oder verstorben ist, hat das Gesetz keine Bestimmung getroffen. Nun gilt aber in Gemäfsheit der Schiffshierarchie der Steuermann als der Stellvertreter des Schiffers, eine Stellung, die das Gesetz stillschweigend anerkennt (vgl. Art. 484). Der Staat nimmt bei den Prüfungsvorschriften, der Schiffer oder Reeder bei seiner Anstellung auf die Möglichkeit seines Eintritts als stellvertretender Schiffer Rücksicht, er mufs als im voraus für solche Fälle substituiert gelten. Man wird ihn daher für berechtigt und verpflichtet halten müssen, die Funktionen des Schiffers in dem angegebenen Falle selbst zu übernehmen und so lange zu behalten[1]), bis ein anderer Schiffer eingesetzt ist[2]). Zur Einsetzung eines neuen Schiffers an Stelle eines gestorbenen, erkrankten oder sonst zur Führung des Schiffs untauglich gewordenen Schiffers sind auch die Reichskonsuln befugt, jedoch nur auf Antrag der Beteiligten (Reichs-Konsulats-Ges. § 35)

---

1) Dafs hierbei auch die auf dem Schiff bestehende Rangordnung zu beobachten ist, versteht sich von selbst. Sind also mehrere Steuerleute an Bord, so hat zunächst der Obersteuermann das Kommando zu führen.

2) Ein solcher Schiffsführer hat natürlich über die Sachlage an den Reeder zu berichten, wie sich dies aus Art. 503 Abs. 2 ergiebt und sich möglichst aller neuen Geschäfte zu enthalten, bis Anordnungen des Reeders vorliegen. In sonstiger Weise ist er aber nicht verpflichtet, die Einsetzung eines anderen Schiffers herbeizuführen. Namentlich ist er nicht verpflichtet, ein hierauf gerichtetes Verlangen an den Konsul zu stellen, wie auch das Eintreten des Steuermanns in die Funktionen des Schiffers nicht davon abhängt, dafs kein Konsul zur Stelle ist. Es ordnet das spanische H.G.B. Art. 627 — ebenso Mexico Art. 704, Chile Art. 915, Argentinien Art. 975 — ausdrücklich an, dafs bei Tod, Abwesenheit und Krankheit des Schiffers der Steuermann das Schiff zu führen hat bis zu dem Zeitpunkt, wo der Reeder einen anderen Schiffsführer bestellt. Das finnländische Seeges. Art. 53 unterscheidet: Tod oder Unfähigkeit des Kapitäns zur Führung des Schiffs tritt während der Reise ein; dann nimmt der Steuermann den Platz desselben ein. Wird die Ersetzung des Kapitäns in einem Hafen erforderlich, so soll man zunächst die Instruktionen des Reeders einholen; ist dies unthunlich, und kann man die Führung auch nicht dem Steuermann übertragen, so soll der Repräsentant des Reeders oder der Konsul in Übereinstimmung mit den am Platze anwesenden finnländischen Kapitänen einen neuen Schiffer bestellen. In Frankreich gilt dasselbe wie bei uns (vgl. Lyon-Caën Nr. 188b und 498). Die skandinavischen Seegesetze (§§ 30, 79) geben dem Steuermann nur das Recht, das Schiff zu führen, bis im nächsten Hafen, den das Schiff erreicht, der Konsul (ohne Antrag, aber wenn möglich nach Beratung mit dem Kapitän) ihn oder einen anderen mit der einstweiligen Führung betraut. Ähnlich Italien Art. 108 *Cod.* der Handelsmarine. — In Grofsbritannien nimmt man ebenfalls an, dafs der Steuermann ohne besondere Bestellung (*appointment*) an die Stelle des unfähig gewordenen oder gestorbenen Schiffers tritt. Man nimmt aber ferner an, dafs im Fall der Not, d. h. wenn der Reeder zu eigener Verfügung nicht imstande ist, von den Ladungsinteressenten (Ablader oder Empfänger) einem britischen Konsul oder Vicekonsul oder von dem Kapitän eines britischen Stationskriegsschiffs eine andere Person als Schiffer bestellt werden könne, vorausgesetzt, dafs dabei *unimpeachable integrity* vorliegt (vgl. Maclachlan S. 171—173). Ähnlich Nordamerika (vgl. Parsons II p. 18 ff.).

d. h. des Reeders, der Ladungsinteressenten und der Besatzung[3]). Der Konsul handelt dabei als gesetzlicher Vertreter des Reeders. Der von ihm eingesetzte Schiffer erscheint daher nicht nur nach aufsen als Schiffer im Sinne des H.G.B. mit allen Rechten wie Obliegenheiten eines solchen, sondern auch in seinem Verhältnis zum Reeder, also auch mit Rücksicht auf die ihm zustehenden Heueransprüche, die im Zweifel wie im Heimatshafen üblich zu bemessen sind (Entsch. des R.O.H.G. XXII S. 47 f.). Für den Steuermann, der ohne Dazwischenkunft des Konsuls als Schiffer fungiert, wird das bisherige Kontraktsverhältnis in keiner Weise geändert, im übrigen hat derselbe, ebenso wie die bisher genannten, alle gesetzlichen Befugnisse und Verpflichtungen eines Schiffers[4]). Übernähme ein anderes Mitglied der Besatzung dagegen das Kommando, so würde ein solches, ganz ebenso wie ein Fremder, lediglich die Stellung eines Geschäftsführers ohne Auftrag haben (s. Prot. S. 3830 f.). Eine andere Frage ist dagegen, wie weit der eine oder der andere als „Schiffer“ im Sinne der Seemanns-O. (vgl. § 2 derselben) zu behandeln ist (vgl. Bem. Nr. 2 zu Tit. 4)[5]). Über die rechtliche Stellung des B e r g e r s, der weder Substitut des Schiffers noch Vertreter des Reeders ist s. Bem. zu Art. 742 ff.

3. Die Schiffer sind verpflichtet, sich bei den deutschen Konsuln zu melden, damit diese in den Stand gesetzt werden, ihre Pflichten (vgl. § 33 des Konsulatsgesetzes vom 8. Nov. 1867 § 4 Seem.-Ordn.) zu erfüllen. Dies ist vorgeschrieben durch das Gesetz, betr. die Schiffsmeldungen bei den Konsulaten des deutschen Reichs vom 25. März 1880[6]).

Art. 484.

Vom Beginn des Ladens an bis zur Beendigung der Löschung darf der Schiffer das Schiff gleichzeitig mit dem Steuermann nur in

---

3) Es mufs auch der Antrag eines T e i l s dieser Interessenten genügen, wenn von den übrigen Dispositionen nicht zu erlangen sind.

4) Dies ist auch in den fremden Rechten anerkannt (s. M a c l a c h l a n S. 171 ff.). Unrichtig W a g n e r S. 244 N. 3 und 4. Die Engländer bezeichnen den Steuermann als *„heres necessarius“* des Schiffers. Übrigens läfst schon das R.R. den Reeder aus den Rechtsgeschäften haften, welche ein vom *magister navis* substituierter Schiffer abgeschlossen hatte, selbst wenn jenem Substitution überhaupt oder die Bestellung gerade dieses Substituten verboten war: *L. 1 § 5 De exercit. act. (14,1).*

5) Das s p a n i s c h e H.G.B. Art. 633 — ebenso A r g e n t i n i e n Art. 975, C h i l e Art. 922 — läfst den Bootsmann, wenn das Kommando nicht durch den Steuermann übernommen werden kann, vollständig in die Stelle des Kapitäns eintreten, M e x i c o Art. 706 nur in das Kommando auf dem Schiff.

6) Die Meldung mufs bei Ankunft in einem zum Amtsbezirk des Konsuls gehörigen Bestimmunghafen oder Nothafen binnen der beiden nächstfolgenden Tage geschehen, die Meldung des Abgangs vor der Abfahrt. Nach § 2 sind die Meldungen nicht erforderlich, wenn das Schiff nur Zwischenhäfen mit kürzerem Aufenthalt als 48 Stunden oder andere Häfen aus

dringenden Fällen verlassen; er hat in solchen Fällen zuvor aus den Schiffsoffizieren oder der übrigen Mannschaft einen geeigneten Vertreter zu bestellen.

Dasselbe gilt auch vor Beginn des Ladens und nach Beendigung der Löschung, wenn das Schiff in einem nicht sicheren Hafen oder auf einer nicht sicheren Reede liegt.

Bei drohender Gefahr oder wenn das Schiff in See sich befindet, mufs der Schiffer an Bord sein, sofern nicht eine dringende Notwendigkeit seine Abwesenheit rechtfertigt.

Neues H.G.B. § 517 übereinstimmend.

1. Über die Pflichten des Schiffers während der Reise (vgl. Art. 478 Bem. Nr. 4, 483 Bem. Nr. 1) enthält das Gesetz nur dürftige Vorschriften. Es kommen im übrigen die Seemannsgebräuche und allgemeine Rechtsgrundsätze zur Anwendung, vgl. Wagner § 58 S. 416 ff. Namentlich ist zu bemerken, dafs grundsätzlich der Schiffer die Reise auf dem geographisch kürzesten Wege zu beenden hat (vgl. Art. 693, 694, 817, 818, wo diese Pflicht gegenüber Bodmereigläubigern und Assekuradeuren näher bestimmt ist)[1]). Dieselbe gilt auch gegenüber dem Reeder (soweit dessen Interesse nicht eine Abweichung gestattet, wie z. B. im Fall einer Bergung und Hülfeleistung, vgl. Art. 496 N. 4) und Befrachter vgl. R.G. X S. 31 ff., pflegt aber gegenüber dem letzteren häufig durch Klauseln beschränkt zu sein, worüber im Frachtrecht das Nähere. Er hat ferner die Pflicht, das Schiff nach den Regeln der Seemannskunst zu führen, wobei namentlich die Benutzung neuester Seekarten und Segelanweisungen S.A. IV S. 267 ff., die Beobachtung des Seestrafsenrechts und der Signale, die fleifsige Benutzung des Lots und des Loggs unter Vornahme von Peilungen, sowie der astronomischen Instrumente zur Feststellung des Orts, wo sich das Schiff befindet, zu nennen ist. Diese Ortsbestimmungen sind deshalb notwendig, weil der nach dem Kompafs gesteuerte Kurs der wahren Kursrichtung nicht entspricht, vielmehr eine Mifsweisung zeigt, die nach Mafsgabe der Ortsbestimmungen berichtigt werden mufs. Diese sogenannte Deviation (Abtrift) des Kurses ist eine Folge der magnetischen Eigenschaft des Kompasses, die sich bei Schiffen, die ganz oder zum Teil aus Eisen gebaut sind (letzteres ist auch häufig bei Holzschiffen der Fall), sowie bei eisenhaltigen Ladungen besonders bemerklich macht und je nach den Umständen häufiger oder seltener der Feststellung bedarf. Unterlassungen dieser Pflicht

---

vorübergehenden Gründen anläuft, um Wind oder Flut abzuwarten, Proviant oder Kohlen einzunehmen, Order zu empfangen u. s. w.

1) Man nennt Abweichungen von der vorgeschriebenen Reise: Deviation. Was der Schiffer zu thun hat, wenn er durch einen Zufall verhindert wird, die Reise in der vorgeschriebenen Richtung fortzusetzen, besagt Art. 505.

bereiten zahlreiche Unfälle, vgl. S.A. IV S. 37, 449, 456, V 753, VI S. 64, VIII S. 24, 466, IX S. 311 ff., S. 51, X S. 188. Diese Feststellungen müssen in das Journal eingetragen werden vgl. S. 347, 348.

Das Gesetz hebt nur die Pflicht des Schiffers hervor, das Schiff nicht zu verlassen, die in Notfällen ihm regelmäfsig erst gestattet, als Letzter von dem Schiff zu gehen S.A. IV S. 88, 438, 603, IX S. 287. — Der Schiffer mufs aber ferner zum Zweck der Überwachung und Leitung des Schiffs regelmäfsig auf der Kommandobrücke bleiben, er darf dieselbe nur dann verlassen, wenn für ihn ein berufener Vertreter eintritt, den er vorher über das Nötige, z. B. über vorzunehmende Ortsbestimmungen instruieren mufs (über das Verhältnis zum Lotsen s. Art. 478) S.A. IV S. 107 ff., S. 152, VIII S. 617, X S. 501. Er darf, wenn er sein Schiff schleppen läfst, weder selbst von seinem Schiff auf den Schleppdampfer gehen, noch dies dem Lotsen gestatten S.A. IV S. 519 (Oberseeamt). Er mufs genügenden Ausguck halten lassen S.A. X S. 501, alle Hülfskräfte an Bord in zweckmäfsiger Weise benutzen und anstellen und darauf sehen, dafs die für Notfälle vorhandenen Vorkehrungen stets klar sind und Schäden auf dem Schiff rasch gebessert werden. Er mufs das Schiff mit der Besatzung, die er mit aller Energie zu diesem Zweck in gehöriger Disciplin zu halten hat, gegen alle Angriffe (auch Seeräuber) nach Kräften verteidigen, vor allen Dingen aber in Seeunfällen das Schiff erst dann aufgeben, wenn er wirklich aufser stande ist, dasselbe zu halten. Die Seeämter klagen in vielen Fällen darüber, dafs namentlich bei versicherten Segelschiffen, deren Mitreeder oder Alleinreeder der Schiffer ist, es hier an der nötigen Energie fehlt; ja sogar Fälle absichtlichen Verlustes des Schiffs sind nicht selten S.A. VI 320, 372, VII S. 569, IX S. 628, X 126, 462.

2. Entsprechend dem Grundsatz Art. 479 Abs. 2 ist der Schiffer auch durch eine Beurlaubung des Reeders nicht entschuldigt, wenn er gegen die Vorschrift des Art. 484 das Schiff verläfst oder nicht dahin zurückkehrt, wenn Gefahr droht. Ein Urlaub vor dem Dienstantritt ist dem aber nicht gleichzustellen, weil die Pflicht des Schiffers gegenüber den andern Interessenten erst mit dem Dienstantritt beginnt, vgl. Wagner, S. 369 N. 5. Läfst der Reeder das Schiff ohne den geprüften Schiffer abfahren, so liegt ein eigenes Verschulden vor, das ihn persönlich haftbar macht (Art. 452). — Ein Fall dringender Notwendigkeit, das Schiff zu verlassen, kann in persönlichen Verhältnissen des Schiffers — abgesehen von dem Fall des Art. 483, in welchem ein anderer als Schiffer an seine Stelle tritt — nie begründet sein, ebensowenig ist er nach einer Strandung berechtigt, das Schiff zu verlassen, um Hülfe zu holen, sofern noch ein anderer Weg übrig ist, solche herbeizuführen, vgl. S.A. IX S. 287, auch nicht zum Zweck der Hülfeleistung an andere Schiffe in Notfällen, da ihm das eigene Schiff zunächst anvertraut

ist. Wenn er aber trotz Aufwendung aller ihm zu Gebote stehenden Mittel einzelne Personen der Besatzung nicht hat bewegen können, das rettende Boot zu besteigen, so kann er sich von dem rettungslos verlorenen Wrack mit dem Boot entfernen, zumal wenn er hoffen kann, mit diesem Boot den Zurückgebliebenen noch Hülfe zu bringen S.A. IX S. 440.

3. Der Schiffer hat für die in den Häfen aufserhalb der Zeit des Ladens und Löschens eingetretene Gefahr nur in dem Falle einzustehen, wenn er deren Bevorstehen voraussehen konnte und nicht an Bord blieb beziehentlich nach Eintritt einer solchen, sich nicht so bald, als die Umstände es irgend gestatteten, an Bord begeben hat (Prot. S. 3892 f.; vgl. Entsch. der Seeämter I S. 653).

Art. 485.

Wenn der Schiffer in Fällen der Gefahr mit den Schiffsoffizieren einen Schiffsrat zu halten für angemessen findet, so ist er gleichwohl an die gefafsten Beschlüsse nicht gebunden; er bleibt stets für die von ihm getroffenen Mafsregeln verantwortlich.

Neues H.G.B. § 518 übereinstimmend.

Der preufsische Entwurf (Art. 419) machte es dem Schiffer zur Pflicht, in Fällen der dringenden Gefahr einen Schiffsrat zu halten, erklärte ihn jedoch an die Beschlüsse desselben nicht für gebunden. Diese Pflicht wurde beseitigt. In seiner jetzigen Fassung ist der Artikel eigentlich nur deshalb aufgenommen, um dem Schiffer „eine Andeutung über die Zweckmäfsigkeit“ der Berufung des Schiffsrats zu geben, da, wie auf der Hamburger Konferenz hervorgehoben wurde, durch die Zustimmung des Schiffsrats wahrscheinlich wird, dafs die vom Schiffer vorgenommene Handlung, z. B. der Seewurf „nicht aus übertriebener Ängstlichkeit“, sondern wegen dringender Gefahr stattgefunden, die Beteiligten, namentlich die Versicherer daher leichter von der Notwendigkeit des vom Kapitän beobachteten Verfahrens überzeugt sein werden. Daher wird auch in Verklarungen darauf grofses Gewicht gelegt (Prot. S. 1787—1789)[1]).

Art. 486.

Auf jedem Schiffe mufs ein Journal geführt werden, in welches für jede Reise alle erheblichen Begebenheiten, seit mit dem Einnehmen der Ladung oder des Ballastes begonnen ist, einzutragen sind.

Das Journal wird unter Aufsicht des Schiffers von dem Steuermann und im Fall der Verhinderung des letzteren von dem Schiffer

1) In Frankreich (*Code* Art. 400, 410) soll dem Seewurf eine Beratung mit den Schiffsoffizieren und anwesenden Vertretern der Ladung vorausgehen. In betreff der Notwendigkeit einer Zuziehung der Schiffsoffiziere bei der Bodmerei und anderen Kreditgeschäften nach französischem Seerecht und anderen Seerechten s. Art. 495 N. 1.

selbst oder unter seiner Aufsicht von einem durch ihn zu bestimmenden geeigneten Schiffsmann geführt.

Neues H.G.B. § 519 übereinstimmend, *nur wird hier und in den folgenden Artikeln anstatt „Journal" gesetzt: „Tagebuch".*

Art. 487.

Von Tag zu Tag sind in das Journal einzutragen:
die Beschaffenheit von Wind und Wetter;
die von dem Schiffe gehaltenen Kurse und zurückgelegten Distanzen;
die ermittelte Breite und Länge;
der Wasserstand bei den Pumpen.

Ferner sind in das Journal einzutragen:
die durch das Lot ermittelte Wassertiefe;
jedes Annehmen eines Lotsen und die Zeit seiner Ankunft und seines Abganges;
die Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung;
die im Schiffsrat gefafsten Beschlüsse;
alle Unfälle, welche dem Schiff oder der Ladung zustofsen, und die Beschreibung derselben.

Auch die auf dem Schiffe begangenen strafbaren Handlungen und die verhängten Disciplinarstrafen, sowie die vorgekommenen Geburts- und Sterbefälle sind in das Journal einzutragen.

Die Eintragungen müssen, soweit die Umstände nicht hindern, täglich geschehen.

Das Journal ist von dem Schiffer und dem Steuermann zu unterschreiben.

Neues H.G.B. § 520 übereinstimmend.

Art. 488.

welcher bestimmte Regeln über die Beweiskraft des Journals enthielt, ist durch Einf.-Ges. z. R.Civ.Pr.Ordn. aufgehoben.

Durch übereinstimmende landesgesetzliche Vorschriften, welche gegeben sind für Preufsen durch P.V.O. des Ministers für Handel und Gewerbe vom 1. Oktober 1889, publiziert in den Amtsblättern der einzelnen Regierungen; für Hamburg V.O. vom 22. November 1889, für Bremen Gesetz vom 27. November 1889, für Lübeck V.O. vom 24. März 1890, für Mecklenburg-Schwerin V.O. vom 23. November 1889 und für Oldenburg Verordnung vom 16. Januar 1890 sind die reichsgesetzlichen Bestimmungen dagegen ergänzt wie folgt:

§ 1. *In das nach Artikel 486 des Handelsgesetzbuchs zu führende Schiffsjournal ist, aufser den im Artikel 487 ebenda und durch sonstige gesetzliche Bestimmungen vorgeschriebenen Eintragungen, nachstehendes einzutragen:*

vor Beginn jeder Reise:

die zur Sicherung der Ladung, des Ballasts und der Pumpen getroffenen Vorrichtungen; der Tiefgang des Schiffs vorn und hinten;

von Tag zu Tag:

die bei Berichtigung der Kurse angewandte Mifsweisung, örtliche Ablenkung und Abtrift;

ferner:

die durch das Lot ermittelte Bodenbeschaffenheit;
die wichtigen Peilungen von Landmarken und Seezeichen;
die Abgabe von Nebelsignalen und die Fahrt des Schiffs bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall.

§ 2. *Bei der Eintragung von Geburten und Sterbefällen (§ 61 des Gesetzes über Beurkundung des Personenstandes u. s. w. vom 6. Februar 1875) sind die Zeitangaben nach der bürgerlichen mittleren Zeit des Orts zu machen, an welchem das Schiff zur Zeit der Geburt oder des Sterbefalls sich befand.*

§ 3. *Das Journal ist nach einem Schema zu führen, welches den Zeitraum eines bürgerlichen Tages umfafst und mindestens die Rubriken einer der Anlagen I und II[1]) enthält.*

Das Journal mufs, bevor es in Gebrauch genommen wird, mit fortlaufenden Seitenzahlen versehen sein. Das Herausreifsen von Blättern, sowie Radierungen sind unstatthaft. Etwaige Änderungen der Eintragungen sind durch einfaches Durchstreichen so zu bewirken, dafs das Durchstrichene leserlich bleibt. Nachträgliche Einschaltungen und Zusätze sind ausdrücklich als solche zu bezeichnen.

§ 4. *Das Journal ist während fünf Jahre, von dem Tage der letzten Eintragung an gerechnet, aufzubewahren. Die Aufbewahrung kann am Bord oder am Lande erfolgen.*

§ 5. *Bei Seeunfällen hat der Schiffer, soweit es nach Lage der Umstände geschehen kann, für die Rettung des Journals zu sorgen.*

§ 6. *Der Schiffer ist verpflichtet, einen Abdruck der in der Anlage III[2]) enthaltenen „Zusammenstellung der Vorschriften über die Führung und Behandlung des Schiffsjournals" an Bord zu führen.*

§ 7. *Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieses Gesetzes sowie gegen die Bestimmungen der Artikel 486 und 487 des Handelsgesetzbuchs werden, sofern die Zuwiderhandlung nicht durch eine andere Vorschrift mit Strafe bedroht ist, mit Geldstrafe bis zu einhundert Mark bestraft.*

Bemerkungen zu den Art. 486, 487 und den landesgesetzlichen ergänzenden Vorschriften.

1. Das Journal soll zur Kontrolle des Schiffers dienen, es soll darüber Auskunft geben, ob die eingetretenen Beschädigungen

1) Vgl. unten Bem. N. 6.
2) Abgedruckt N. 1 unten.



an Schiff oder Ladung „nicht Folge eigner Nachlässigkeit, sondern eines unabwendbaren Zufalls“ sind (Prot. I S. 1790). Man mufs zu diesem Beweismittel seine Zuflucht nehmen, denn wenn der Schiffer ein Interesse daran hat, die Wahrheit zu verheimlichen, werden die Schiffsleute der Regel nach in derselben Lage sein. Man kann dies aber um so unbedenklicher thun, weil in das Journal nicht blofs das den Schaden verursachende Ereignis einzutragen ist, dasselbe vielmehr eine „vollständige Geschichte der Reise“ enthalten soll, wobei der Schiffer nicht nur aufserordentliche Thatsachen, sondern alles dasjenige, was für eine Seereise überhaupt von Einflufs ist, einzutragen hat. Bei dieser Beschaffenheit des Journals liegt es auf der Hand, dafs eine Eintragung die andere kontrolliert. Wird daher ein bestimmtes Ereignis anders, als es sich in Wahrheit zugetragen hat, dargestellt, so ist dies dadurch festzustellen, dafs eine solche Eintragung mit den früheren mehr oder minder in Widerspruch stehen wird. Weiter soll durch das Journal kontrolliert werden, ob der Schiffer in seinem Verhältnis zur Mannschaft ein gesetzmäfsiges Verfahren beobachtet hat (vgl. Seemanns-Ordnung §§ 34, 46, 46, 57, 77, 80, 85), wie dasselbe auch zu Beurkundungen (von Geburten und Sterbefällen) benutzt wird (Seemanns-Ordnnng § 52; Reichsgesetz, betr. die Beurkund. des Personenstandes vom 6. Februar 1875 §§ 61—64). Ein Hauptzweck des Journals soll aber auch sein, durch sorgsame Daten über Kurs, Fahrt der Schiffe, Observationen, Lotungen, Peilungen u. s. w. Material für eine sachgemäfse Navigierung zu finden S.A. (Oberseeamt) S. 64 und deren Kritik, auch in öffentlich rechtlicher Beziehung, zu ermöglichen. — Nach den landesgesetzlichen Vorschriften § 1 soll es auch diejenigen Daten enthalten, welche zur Bestimmung der Deviation (Abtrift) und dadurch zur Feststellung des wahren Kurses dienen (vgl. Art. 484 Bem. Nr. 1), worüber häufig besondere Deviationsjournale geführt werden S.A. IV S. 37, V S. 753, VI S. 64, VIII S. 466, deren Ergebnisse aber nunmehr täglich in das Schiffsjournal zu übertragen sind. — Art. 486 und die landesgesetzlichen Vorschriften verlangen auch Eintragung wichtiger Daten vor der Ausreise aus dem Hafen, namentlich des Tiefgangs des Schiffs, worunter solcher nach der Beladung bei Antritt der Reise zu verstehen ist (vgl. die übereinstimmende Bestimmung des englischen Rechts oben Art. 481 N. 10). Kommen im Hafen, wo das Schiff beladen oder im Hafen, wo die Ladung gelöscht wird, sonstige wichtige Ereignisse, z. B. Unfälle vor, so sind dieselben ebenfalls einzutragen, da die „Reise“ Beladung und Löschung mit umfafst (vgl. unten Nr. 2 und Art. 490 Bem. Nr. 2).

2. Das Journal wird fortlaufend, so lange das Schiff fährt, geführt, es darf also nicht etwa nach jeder Reise ein neues angefangen werden, sondern es mufs das begonnene benutzt werden, bis es voll ist oder bis das Schiff überhaupt seine Fahrten einstellt. Um das Ausreifsen einzelner Blätter zu verhüten, mufs

das Journal vor dem Gebrauch paginiert werden, eine behördliche Beglaubigung ist dabei nicht (wie in andern Rechten) vorgeschrieben. Es bildet aber jede Reise — einschliefslich ihrer Vorbereitungen — innerhalb des Journals einen besonderen Abschnitt, der durch Unterschrift abzuschliefsen ist. Lewis nimmt in der 2. Auflage seines Kommentars an, dafs die Reise im Sinne dieser Vorschriften mit der Rückkehr in den Heimatshafen ende. Es ist aber richtiger anzunehmen, dafs unter „Reise“ jede Frachtreise (vgl. Art. 760) zu verstehen ist, da die Interessenten (vgl. Art. 479) jeder Frachtreise andere sind und deshalb eine Scheidung von späteren Frachtreisen und Abschlufs durch Unterschrift erforderlich ist, vgl. auch Wagner S. 393. Erleidet das Schiff auf der Reise einen Unfall, der zur Verklarung führt, so ist es zweckmäfsig, vor der letzteren das Journal zu unterschreiben. Ein ordnungsmäfsig geführtes Journal kann aber dadurch nicht an Beweiskraft verlieren, dafs die Unterschriften oder eine derselben (vgl. unten Nr. 1) ohne Schuld fehlen, z. B. wenn bei einem Unfall der Führer des Journals zu Grunde geht.

3. Das Journal wird der Regel nach vom Steuermann geführt, da es zur Kontrolle des Schiffers dienen soll. Doch ist der Schiffer für die Richtigkeit desselben verantwortlich, weil es zur Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers gehört, für eine wahrheitsgetreue Darstellung der Schicksale des Schiffs auf der Reise zu sorgen (Prot. S. 1793, S. 3755 f.). Führt es der Schiffer, bleibt der Steuermann mit verantwortlich S.A. V S. 271.

4. Wegen der grofsen Wichtigkeit des Journals macht sich der Schiffer einer Pflichtwidrigkeit schuldig, wenn er bei einem Seeunfall nicht alles aufbietet, um dasselbe zu retten (S.A. I S. 216, S. 381 ff. § 5 der landesgesetzlichen Vorschriften), wie denn auch die Strandungs-Ordnung ganz besonderen Nachdruck darauf legt, dafs bei einem Unfall seitens des Strandvogts das Journal in Sicherheit gebracht werde (§ 11).

5. Die Eintragungen, von denen das Gesetz spricht, müssen in das Journal selbst erfolgen; es sind darunter nicht die Notizen zu verstehen, welche der wachehabende Offizier nach den von ihm angestellten Beobachtungen in der Kladde aufzeichnet; denn das Journal hat manches zu enthalten, was in die Kladde nicht eingetragen wird (Prot. S. 1799). Nachträgliche Eintragung aus einer Kladde oder am Lande kann nur durch besondere Umstände gerechtfertigt werden. S.A. I S. 272, 444, 473, 530, 591 ff., III S. 151.

6. Die landesgesetzlichen Vorschriften führen (§ 3) eine bestimmte Form des Journals ein. Das vorgeschriebene Schema für jeden bürgerlichen Tag, Anl. I und II des § 3 hat folgende Rubriken: a. Stunden, b. Wind, c. Gesteuerter Kurs, d. Abtrift, e. Örtliche Ablenkung, f. Mifsweisender Kurs (in Schema II statt dessen: „Wahrer Kurs“), g. Seemeilen, h. Wasserstand bei den Pumpen, i. Begebenheiten und Bemerkungen, aufserdem hinter der Mittagsstunde und vor ein Uhr nachmittags: „Mifsweisung“,

„Schiffsort nach Loggerechnung“ und „Schiffsort nach astronomischer Beobachtung“. Der jetzt aufgehobene Art. 488 macht die Beweiskraft des Journals davon abhängig, daſs dasselbe in der Form unverdächtig sei, und diese Forderung ist natürlich noch heutzutage aufrecht zu erhalten, wenn auf dasselbe irgend welches Gewicht gelegt werden soll. Als unverdächtig darf aber das Journal nicht bezeichnet werden, wenn sich in demselben Radierungen, häufigere Durchstreichungen oder Einschaltungen vorfinden (s. S.A. I S. 442 f., V S. 83, 376), wenn Blätter aus demselben ausgeschnitten oder ausgerissen, wenn Abschnitte, die einen gröſseren Zeitraum umfassen, augenscheinlich in einem Zuge geschrieben sind (a. a. O. II S. 95).

7. Das H.G.B. stellt seine Bestimmungen über Führung des Journals nicht unter Strafe. Dies ist jetzt, in § 7 der landesgesetzlichen Vorschriften geschehen. Dadurch ist der öffentlichrechtliche Charakter des Journals bestätigt. Der Nichtführung oder nicht gehörigen Führung des Journals ist privatrechtlich im wesentlichen die Bedeutung beizumessen, daſs jedem Interessenten, welcher das Recht hat, eine auf Grund des Journals abgelegte Verklarung zu fordern (vgl. Art. 492), ein Beweismittel entzogen wird. Dies muſs dahin führen, daſs die Beweislast gegenüber dem Schiffer und im Fall des Art. 659 auch gegenüber dem Verfrachter sich umkehrt und nunmehr der Schiffer beziehentlich Verfrachter sich exkulpieren muſs, soweit es sich um verlustbringende Begebenheiten der Reise handelt (vgl. Art. 494). Die Verklarung, welche ohne die Grundlage und Kontrolle des Journals erfolgt ist, kann in solchem Fall den Mangel nicht ersetzen. Wird dem Reeder als Verfrachter durch die Nichtführung des Journals der ihm obliegende Beweis der höheren Gewalt u. s. w. (vgl. Art. 607) erschwert, so erwächst ihm dadurch ein Ersatzanspruch gegen den Schiffer. Einen privatrechtlichen Anspruch auf Einsicht und Vorlegung des Journals auſserhalb des Falls der Verklarung hat bei uns nur der Reeder. An diesen oder seinen Amtsnachfolger muſs der Schiffer das Journal nach Beendigung seines Dienstes abliefern[1][2]).

---

1) Den landesgesetzlichen Vorschriften ist als Anlage III nachstehende Zusammenstellung der Vorschriften über die Führung und Behandlung des Schiffsjournals beigegeben, die an Bord zu führen ist:

Auf jedem deutschen Kauffahrteischiffe muſs ein Journal geführt werden, in welches für jede Reise alle erheblichen Begebenheiten, seit mit dem Einnehmen der Ladung oder des Ballastes begonnen ist, einzutragen sind (Handelsgesetzbuch Art. 486 Abs. 1).

Vor Beginn der Reise sind einzutragen:

1. Die zur Sicherung der Ladung, des Ballastes und der Pumpen getroffenen Vorrichtungen;

2. der Tiefgang des Schiffs vorn und hinten.

Von Tag zu Tag sind einzutragen:

1. die Beschaffenheit von Wind und Wetter;

8. Das durch übereinstimmende landesgesetzliche Vorschriften (vgl. Bem. Nr. 3 zur Seem.Ordn.) eingeführte besondere Maschinen-

---

2. die von dem Schiffe gehaltenen Kurse und zurückgelegten Distanzen, sowie die bei Berichtigung der Kurse angewandte Mifsweisung, örtliche Ablenkung und Abtrift;

3. die ermittelte Länge und Breite;

4. der Wasserstand bei den Pumpen.

Ferner sind in das Journal einzutragen:

5. die durch das Lot ermittelte Wassertiefe und Beschaffenheit;

6. die wichtigen Peilungen von Landmarken und Seezeichen;

7. die Abgabe von Nebelsignalen und die Fahrt des Schiffs bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall;

8. jedes Annehmen eines Lotsen und die Zeit seiner Ankunft und seines Abgangs;

9. die Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung (Handelsgesetzbuch Art. 487), insbesondere auch

a. die Herabsetzung eines Schiffsmanns im Range, wenn derselbe zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist, und die damit verbundene verhältnismäfsige Verringerung seiner Heuer nebst dem Vermerk, dafs und wann die getroffene Anordnung dem Beteiligten eröffnet worden ist. Vor der Eröffnung und Eintragung tritt die Verringerung der Heuer nicht in Wirksamkeit (Seem.Ordn. vom 27. Dezember 1872, § 34);

b. die Entlassung eines Schiffsmanns vor Ablauf der Dienstzeit, sowie der Grund der Entlassung, wenn dieselbe aus einem der in der Seem.Ordn. § 57 Nr. 2—4 angegebenen Anlässe erfolgt;

10. die vorgekommenen Geburts- und Sterbefälle (Handelsgesetzbuch Art. 487 Abs. 3), wobei die Zeitangaben nach der bürgerlichen mittleren Zeit des Orts, an welchem das Schiff zur Zeit der Geburt oder des Sterbefalls sich befindet, zu machen und die in der hier angehängten Anweisung (dieselbe ist mit der Bem. Nr. 2 zur Seem.Ordn. genannten identisch) *zusammengestellten näheren Bestimmungen zu beachten sind;*

11. die auf dem Schiffe begangenen strafbaren Handlungen (Handelsgesetzbuch Art. 487 Abs. 3);

12. jede gröbliche Verletzung der Dienstpflicht, deren sich ein Schiffsmann schuldig macht, ist von dem Schiffer, sobald es geschehen kann, mit genauer Angabe des Sachverhalts in das Journal einzutragen; wenn thunlich, ist dem Schiffsmann von dem Inhalt der Eintragung unter ausdrücklicher Hinweisung auf die Strafandrohung des § 84 der Seem.Ordn. Mitteilung zu machen. Unterbleibt die Mitteilung, so sind die Gründe der Unterlassung im Journal anzugeben. Ist die Eintragung versäumt, so tritt keine strafrechtliche Verfolgung des Schiffsmanns wegen Verletzung der Dienstpflicht ein (Seem.Ord. § 85);

13. jede vom Schiffer zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmäfsigkeit des Dienstes getroffene Verfügung mit Angabe der Veranlassung (Seem.Ordn. §§ 79, 80), sowie seine Anordnungen gegen einen Schiffsmann, welcher ohne Erlaubnis des Schiffers Güter (daselbst § 75), geistige Getränke oder an Tabak mehr, als er zu seinem Gebrauche auf der beabsichtigten Reise bedarf, an Bord bringt oder bringen läfst (daselbst §§ 76, 77). Die Unterlassung einer dieser Eintragungen wird mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft (daselbst § 99 Nr. 4);

14. eine Kürzung der Rationen oder eine Änderung hinsichtlich der Wahl der Speisen und Getränke mit der Angabe, wann, aus welchem Grunde und in welcher Weise sie eingetreten ist. Wenn die Eintragung versäumt ist, so gebührt dem Schiffsmann eine den erlittenenen Entbehrungen entsprechende Vergütung (Seem.Ordn. § 46);

15. die im Schiffsrate gefafsten Beschlüsse;

16. alle Unfälle, welche dem Schiffe oder der Ladung zustofsen und die Beschreibung derselben (Handelsgesetzbuch Art. 487 Abs. 2);

journal dient zur Kontrolle des Maschinisten. Der Schiffer ist für dasselbe nicht verantwortlich, hat aber doch darauf zu achten, dafs das Journal geführt wird.

9. Da das Schiffsjournal und das Maschinenjournal nicht nur im eigenen Interesse des Schiffers, sondern auch im Interesse des

---

17. jeder Unfall, durch welchen eine auf dem Fahrzeuge beschäftigte Person auf der Reise getötet wird oder eine Körperverletzung erleidet, die eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen oder den Tod zur Folge hat, nebst kurzer Beschreibung des Unfalls (Seeunfallversicherungsgesetz vom 13. Juli 1887 § 57 Abs. 1). Nach der Bekanntmachung des Reichsversicherungsamts vom 23. Dezember 1887 (Centralbl. für das Deutsche Reich S. 609) hat die Beschreibung des Unfalls in einem besonderen Anhange zum Journal zu geschehen und ist im Journal selbst nur ein kurzer, auf den Unfall bezüglicher Vermerk, bei gleichzeitigem Hinweis auf die betreffende Seite des Anhangs, aufzunehmen. Für die Beschreibung und den Anhang sind besondere Formulare vorgeschrieben. Von der Eintragung hat der Schiffsführer dem Seemannsamte, bei welchem es zuerst geschehen kann, eine von ihm beglaubigte Abschrift zu übergeben oder aber das Journal beziehungsweise den Anhang desselben zur Entnahme der Abschrift, gegen Rückgabe binnen 24 Stunden, vorzulegen. Zuwiderhandlungen unterliegen einer Ordnungsstrafe bis zu 300 Mark (Seeunfallversicherungsgesetz §§ 57 Abs. 3 und 118);

18. die Straffestsetzungen des Seemannsamts wegen Verstofses gegen die von der Seeberufsgenossenschaft erlassenen Vorschriften, betreffend Einrichtungen zur Verhütung von Unfällen, sowie Beschaffung von Ausrüstungsgegenständen. Die Eintragung geschieht seitens des Seemannsamts. Den zur Kontrolle der Unfallverhütungsvorschriften bestellten Beauftragten der Seeberufsgenossenschaft beziehungsweise dem Seemannsamt ist das Journal auf Verlangen zur Einsicht beziehungsweise zur Eintragung der Straffestsetzung vorzulegen (Seeunfallversicherungsgesetz §§ 90, 92 und 93).

Die Eintragungen müssen, soweit die Umstände nicht hindern, täglich geschehen (Handelsgesetzbuch Art. 486 Abs. 2).

Das Journal wird unter Aufsicht des Schiffers von dem Steuermann und im Falle der Verhinderung des letzteren von dem Schiffer selbst oder unter seiner Aufsicht von einem durch ihn zu bestimmenden geeigneten Schiffsmann geführt (Handelsgesetzbuch Art. 486 Abs. 2).

Das Journal ist nach einem Schema zu führen, welches den Zeitraum eines bürgerlichen Tags umfafst und mindestens die Rubriken einer der Anlagen I und II enthält.

Gleichlautend mit Anlage I und II des vorstehenden Gesetzes (vgl. Text Bem. N. 6).

Das Journal mufs, bevor es in Gebrauch genommen wird, mit fortlaufenden Seitenzahlen versehen sein. Das Herausreifsen von Blättern, sowie Radierungen sind unstatthaft. Etwaige Änderungen der Eintragungen sind durch einfaches Durchstreichen so zu bewirken, dafs das Durchstrichene leserlich bleibt. Nachträgliche Einschaltungen und Zusätze sind ausdrücklich als solche zu bezeichnen.

Das Journal ist von dem Schiffer und dem Steuermann und zwar mindestens am Schlusse jeder Reise zu unterschreiben (Handelsgesetzbuch Art. 487 Abs. 5).

Das Journal ist während fünf Jahre, von dem Tage der letzten Eintragung an gerechnet, aufzubewahren. Die Aufbewahrung kann an Bord oder am Lande erfolgen.

Bei Seeunfällen hat der Schiffer, soweit es nach Lage der Umstände geschehen kann, für die Rettung des Journals zu sorgen. Im Falle der Bergung hat der Strandvogt das Journal an sich zu nehmen, dasselbe sobald als möglich mit dem Datum und seiner Unterschrift abzuschliefsen und es demnächst dem Schiffer zurückzugeben (Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 § 11).

Der Schiffer ist verpflichtet, einen Abdruck dieser Zusammenstellung an Bord zu führen.



Reeders (indirekt auch der anderen Interessenten, vgl. oben Nr. 7) und im öffentlichen Interesse geführt werden, so legt § 4 der landesgesetzlichen Bestimmungen dem Schiffer, beziehentlich dem Reeder die Pflicht auf, diese Journale 5 Jahre lang aufzubewahren.

10. Aufser diesen Journalen ist auf dem Schiff ein Schiffsabrechnungsbuch, welches die Abrechnungen mit den Schiffsleuten enthält (§ 39 Seem.-Ordn.), ein die Rechnungslegung des Schiffers vorbereitendes Buch über Schiffseinnahmen und Schiffsausgaben und ein Schiffsinventar (Art. 443) zu führen.

Art. 489.

Die Landesgesetze können bestimmen, dafs auf kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrer u. dgl.) die Führung eines Journals nicht erforderlich sei.

Neues H.G.B. § 521 übereinstimmend.

2) In Frankreich (*Code* Art. 224) enthält das Journal auch die Rechnungsführung des Schiffers (Einnahmen und Ausgaben u. s. w.). Häufig wird jedoch für die *faits de voyage sous le rapport nautique* ein besonderes „*livre de loch*" geführt. Die Führung ist bei Strafe vorgeschrieben, die Unterlassung hat auch gesetzliche Nachteile in betreff der Beweislast (Lyon-Caën Nr. 565). — In Grofsbritannien (*Merch. Shipp. Act* von 1894 *sect. 239 ff.*) ist ein *official log-book* bei Strafe vorgeschrieben, welches aber nicht notwendig die zur Bestimmung der Navigation erforderlichen Daten enthält. Vorgeschrieben ist nur die Eintragung gewisser, die Schiffsbesatzung betreffenden Dinge, der Todesfälle, der Heiraten, jedes Zusammenstofses mit anderen Schiffen und der begleitenden Umstände, des Tiefgangs bei der Abreise (*sect. 436*), der Ladelinie und einiger hierauf bezüglichen Einzelheiten (*s. 440, 443*), der Verfügungen der *Naval courts* (*s. 483*). Jede einzelne Eintragung wird unterschrieben, das *official log* hat die Beweiskraft öffentlicher Urkunden (*sect. 239 N. 6, 695*) und ist zu bestimmt vorgeschriebenen Zeiten an die Musterungsbehörde zur Aufbewahrung abzuliefern.. Aufserdem oder damit verbunden führt der Schiffer ein *ships log*, welches die Schiffsrechnungen enthält. — In Nordamerika wird das *log book* unter Kontrolle des Schiffers von dem Steuermann geführt, welcher aus der Kladde des wachhabenden Offiziers (*logs late*) die erheblichen Begebenheiten der Reise täglich darin überträgt, die Seemannsordnung von 1872 schreibt gewisse Daten vor (vgl. Dixon, Law of shipping Nr. 80 Nr. 550; Desty § 183). Österreich-Ungarn schreibt (V.O. vom 25. September 1885) für grofse Fahrt bei Strafe ein Journal nach bestimmtem Schema vor, welches 10 Jahre lang nach Ausfüllung bei den Hafenämter aufbewahrt wird und gesetzliche Beweiskraft besitzt. Finnland (Art. 38—41) schreibt bei Strafe ein behördlich besiegeltes und paginiertes Journal mit ähnlichem Inhalt wie bei uns vor, dasselbe wird nach jeder Reise im Heimatshafen in dem Seemannshause niedergelegt, wo die Einsicht jedem Interessenten freisteht. Die skandinavischen Gesetze (§§ 35 ff.) schreiben mit Ausnahme kleiner Schiffe in gewissem Umfang — ein ebenfalls behördlich beglaubigtes und paginiertes Tagebuch vor, in welches alles einzutragen ist, was für Reeder, Ladungseigentümer, Versicherer oder andere, die ein Interesse an der Reise haben, von Nutzen sein kann, das Tagebuch mufs zwei Jahre lang seit der letzten Reise aufbewahrt werden, die Einsicht steht jedem Interessenten frei. Portugal (Art. 500, 503, 508 Nr. 12) enthält ähnliche Vorschriften, namentlich auch in betreff der Einsicht der Interessenten. Die übrigen Gesetze schreiben ebenfalls besondere Schiffsjournale vor. Die romanischen Gesetze (auch Österreich-Ungarn) ordnen Visierung des Journals in den Häfen an.

Die Reisen solcher Schiffe sind durchweg von kurzer Dauer, „nicht selten in 24 Stunden zu Ende“, weshalb von Journalführung füglich nicht die Rede sein kann (Prot. S. 1822).

Folgende Landesgesetze haben von der ihnen eingeräumten Befugnis Gebrauch gemacht. Es bestimmen:

a. Hannover (Einf.-Ges. vom 5. Oktob. 1864 § 34);

b. Oldenburg (Einf.-Ges. vom 18. April 1864 Art. 29), beide übereinstimmend für „diejenigen kleinen Fahrzeuge (Küstenfahrer, Leichterschiffe u. s. w.), welche zur Seefahrt zwischen Tönning bis Horlingen einschliefslich benutzt werden“;

c. Schleswig-Holstein (Einf.-Verordn. vom 5. Juli 1867 § 68) für kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. dgl.);

d. Bremen (Gesetz vom 27. November 1889 § 8) für „Küstenfahrer im Sinne des § 1 der Reichsbekanntmachung, betr. den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 6. August 1887“ (vgl. oben Art. 478 N. 1);

dafs solche nur ein Journal zu führen haben, in welches von Tag zu Tag die Beschaffenheit von Wind und Wetter und der Wasserstand bei den Pumpen, soweit thunlich, täglich und aufserdem ohne Verzug alle Unfälle einzutragen sind, welche dem Schiff oder der Ladung zustofsen.

e. Mecklenburg-Schwerin (Einf.-Verordn. vom 28. Dezember 1863 § 57):

Die Küstenfahrer sind zu der Führung eines Journals nur dann verbunden, wenn sie, mit einem Deck versehen, eine Ladung Kaufmannswaren von einem Seehafen zu dem andern führen.

f. Hamburg (Einf.-Gesetz vom 22. Dezbr. 1864 § 47):

Auf kleineren Fahrzeugen ist für kurze Küstenfahrten die Führung eines Journals nicht erforderlich.

In Preufsen (aufser Hannover und Schleswig-Holstein) besteht eine solche Erleichterung für Küstenfahrer nicht: das Einf.-Gesetz vom 24. Juni 1864 behält Königlicher Verordnung vor, zu bestimmen, auf welchen kleineren Fahrzeugen die Führung eines Journals nicht erforderlich sein soll; eine solche Verordnung ist aber nicht erschienen.

Art. 490.

Der Schiffer hat über alle Unfälle, welche sich während der Reise ereignen, sie mögen den Verlust oder die Beschädigung des Schiffs oder der Ladung, das Einlaufen in einen Nothafen oder einen sonstigen Nachteil zur Folge haben, mit Zuziehung aller Personen der Schiffsbesatzung oder einer genügenden Anzahl derselben eine Verklarung abzulegen.

Die Verklarung ist ohne Verzug zu bewirken und zwar:

im Bestimmungshafen oder, bei mehreren Bestimmungshäfen, in demjenigen, welchen das Schiff nach dem Unfalle zuerst erreicht;

im Nothafen, sofern in diesem repariert oder gelöscht wird;
am ersten geeigneten Orte, wenn die Reise endet, ohne dafs der Bestimmungshafen erreicht wird.

Ist der Schiffer gestorben oder aufser stande, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, so ist hierzu der im Range nächste Schiffsoffizier berechtigt und verpflichtet.

Neues H.G.B. § 522 übereinstimmend. Die in den folgenden Bemerkungen zu Art. 490—492 erwähnten landesgesetzlichen Vorschriften werden voraussichtlich vom 1. Januar 1900 ab durch reichsgesetzliche Vorschriften ersetzt werden.

1. Über Unfälle, welche sich auf offener See ereignet haben, kann ein Beweis regelmäfsig nicht in anderer Weise, als durch die auf dem Schiffe selbst befindlichen Personen, namentlich die Besatzung desselben geführt werden. Auf diesen Umstand ist es zurückzuführen, dafs von alters her vom Schiffer und der Mannschaft, ohne Rücksicht auf einen bereits schwebenden Prozefs, zur Sicherung des Beweises eine Aussage über die Umstände, welche den Verlust oder die Beschädigung von Schiff oder Ladung herbeigeführt oder begleitet haben, vor einer Behörde abgegeben werden mufste. Bereits im Recht der christlich-römischen Kaiserzeit ist etwas derartiges angeordnet *(L. 2, L. 3 De naufrag. 11, 6)*, und ebenso ist dieser Grundsatz in mehreren Seegesetzen des Mittelalters ausgesprochen (Seerecht von Oleron Art. 11 — Pardessus I S. 331; — Wisbysches Seerecht Art. 25 — Pardessus I S. 478).

In den deutschen Seestädten entwickelte sich das Institut der Verklarung, wie dasselbe jetzt im H.G.B. näher ausgebildet ist. Dieselbe unterscheidet sich wesentlich von dem französischen *rapport du mer*, einer einseitigen vor einer Behörde erfolgenden unbeeidigten Berichterstattung des Kapitäns über die Ergebnisse der Reise, welche in jedem Fall vor Löschung der Ladung erstattet werden mufs und nur im Fall des Schiffbruchs durch eidliche Vernehmung der Schiffsleute und Passagiere — ohne Zuziehung der Interessenten — beglaubigt *(vérifié)* werden kann [1]).

1) Vgl. franz. *Code de comm.* Art. 242 ff.; Lyon-Caën Nr. 605 ff. Der *rapport non vérifié* macht nur Beweis gegen den Kapitän, der *rapport vérifié* macht Beweis für und gegen den Kapitän vorbehältlich des Gegenbeweises. Unterlassung des Rapports erzeugt Vermutung der Schuld des Kapitäns. Ebenso im wesentlichen: Belgien Art. 92 ff., Holland Art. 379 ff. (*verification:* bei erlittenem Schaden und Einlaufen in einen Nothafen). In Grofsbritannien sieht man das beweiskräftige *official log*, das den Interessenten zugänglich ist (vgl. Art. 486 ff. N. 2) als ausreichend zum Schutz der Interessen Dritter an. Es ist aber vielfach üblich (vgl. Abbott p. 457), dafs der Kapitän einen dem französischen *rapport* ähnlichen Bericht (*sea-protest*) nach Beendigung der Reise notariell uneidlich erklärt und allenfalls, wenn Unfälle vorliegen, durch *affidavits* seiner Schiffsleute bestätigen läfst. Solche Proteste haben vor englischen Gerichten keine Beweiskraft, sind aber häufig nützlich zur Überzeugung von Assekuradeuren oder anderen Interessenten oder vor ausländischen Gerichtshöfen (vgl. Abbott a. a. O. und R.O.H.G.Entsch. Bd. 19 S. 100). — Unserer Verklarung ähnliche Ver-

2. Die Verklarung ist lediglich privatrechtlicher Natur. Dieselbe charakterisiert sich als eine unter Zuziehung der Schiffsmannschaft allen Reiseinteressenten gemachte allgemeine Rechenschaftsablage des Schiffers über die Entstehung der Unfälle. Ist er alleiniger Interessent, so ist auch zur Abgabe der Verklarung keine Veranlassung S.A. VIII S. 247 (Oberseeamt). Dieser Natur der Verklarung entsprechen die landesgesetzlichen Strafandrohungen (unten Nr. 8) wenig. Jedenfalls darf eine Strafe nur dann eintreten, wenn dritte Interessenten vorhanden waren. Als solche sind aber nicht nur die im Art. 479 H.G.B. Genannten, sondern auch andere „bei dem Unfall Beteiligte“ (Art. 492 Al. 4) anzusehen, wohin gehören können: Versicherer, Angesegelte, Berger. Verzichten die Mitinteressenten auf Verklarung, so fällt ebenfalls der Grund zu derselben fort S.A. VIII S. 244.

3. Unter den Unfällen während der Reise sind auch solche zu verstehen, die sich bei Einnehmen der Ladung oder des Ballastes (Art. 486) und der Löschung (vgl. Art. 760) in den Häfen ereignen [2]).

4. Bei der Natur der Verklarung ist es notwendig, dafs dieselbe zu einer Zeit erfolgt, in der die Begebenheit, worüber sie Zeugnis ablegt, noch möglichst frisch in dem Gedächtnis der Beteiligten ist, und wo diese selbst noch alle beisammen sind, um Auskunft über den Vorfall geben zu können (Prot. S. 1808, S. 1812). Aus dieser Erwägung in Verbindung mit dem Bestreben, die Interessen der Schiffahrt nicht durch unzeitigen Aufenthalt des Schiffs zu schädigen (Prot. S. 1807) sind die Bestimmungen des Art. 490 entstanden.

5. Die Verklarung soll „spätestens in dem ersten Bestimmungshafen, also, wenn das Schiff nur nach einem einzigen Hafen bestimmt ist, in diesem, wenn dasselbe aber nach mehreren Häfen bestimmt ist, in dem ersten Hafen, in welchem gelöscht wird“, erfolgen. „In solchen Häfen“ nämlich wird „die Gemeinschaft, welche bis dahin zwischen dem Schiff und der ganzen Ladung bestand, bezüglich des ausgeladenen Teils der Ladung aufgehoben“,

---

handlungen nach einem Unfall finden sich in: Österreich-Ungarn (Ed. pol. Tit. I Art. II § 45), Finnland Art. 44, 45 (der Kapitän mufs zunächst binnen 24 Stunden nach Ankunft notariell einen vorläufigen Bericht erklären, dann aber binnen einer Woche vollständigen Bericht dem Gericht überreichen und ohne Verzug diesen durch sein Journal, Eid seiner Leute, eventuell auch eigenen Eid vor Gericht erhärten), Rufsland Art. 413 ähnlich, Schweden und Norwegen (§ 40) Diese Gesetze kennen aber nicht die Zuziehung dritter Interessenten bei der Verklarung. Verklarung mit Zuziehung der letzteren findet sich in Dänemark (Seeges. § 40 und Ges. über die Seegerichte vom 12. April 1892 §§ 8 ff.), Italien Art. 516—518, Portugal Art. 506. Letztere beiden Gesetze — ebenso Spanien, Mexico, Chile und Argentinien — lassen auch die Vernehmung der Passagiere zu. In betreff der Beweiskraft der Verklarung haben Italien, Portugal, Finnland ähnliche Bestimmungen wie Frankreich.

2) Die skandinavischen Gesetze (§ 40) heben dies ausdrücklich hervor.

daher müssen „die Rechtsverhältnisse, welche durch die stattgehabten Unfälle bedingt“ sind, „(Havarien u. s. w.) spätestens bei Auflösung dieser Gemeinschaft geregelt werden“; die Verklarung aber bietet „die Grundlage für die Regelung dieser Verhältnisse“ (Prot. S. 1811)[3]. Vgl. auch S. 381. Dieselbe mufs jedoch bereits früher, nämlich im Nothafen geschehen, wenn schon hier die Verbindung zwischen Schiff und Ladung aufgehoben wird, ferner wenn hier ein erheblicher Aufenthalt des Schiffs infolge einer Reparatur desselben stattfindet, während dem Schiffer die gedachte Pflicht nicht obliegt, wenn er im Nothafen nur ein oder das andere verloren gegangene Stück der Ausrüstung anzukaufen hat (Prot. S. 1812 f.). Findet die Reise infolge der Strandung des Schiffs oder anderer Umstände ihr Ende, ohne dafs der Bestimmungshafen erreicht wird, so mufs die Verklarung in dem ersten Orte erfolgen, in den der Schiffer mit der Mannschaft nach diesen Ereignissen gelangt (Prot. S. 1812), weil in diesem Falle auf die Interessen der Schiffahrt keine Rücksicht weiter zu nehmen ist. Vorausgesetzt wird, dafs der Ort geeignet ist, die Verklarung abzulegen, d. h. die erforderlichen Behörden, Notare u. s. w. vorhanden sind.

Die hier angegebenen Zeitpunkte sind diejenigen, in denen der Schiffer spätestens verklaren mufs, dagegen darf derselbe auch in jedem früheren Zeitpunkt, also in jedem Zwischenhafen, „in den er nach dem Eintritt eines Unfalls einläuft“, die Verklarung ablegen (Prot. S. 1812).

6. Wenn die gedachten Voraussetzungen vorhanden sind, soll der Schiffer die Verklarung ohne Verzug bewirken. Es genügt nicht, wenn er unmittelbar nach seiner Ankunft in dem betreffenden Hafen die Verklarung anmeldet. Er mufs vielmehr so bald als möglich alles das thun, was zur Herbeiführung der Verklarung, selbst von seiner Seite zu geschehen hat. Wenn dagegen die Verzögerung der Ablegung der Verklarung lediglich von den Behörden oder den Beamten ausgeht, welche dabei mitzuwirken haben, so hat der Schiffer dafür nicht einzustehen. Ebensowenig wenn die Verzögerung ihren Grund in irgend welchem äufseren Umstand hat, den der Schiffer weder herbeiführt, noch zu beseitigen imstande ist; z. B. wenn ein Schiffsmann,

---

3) Darnach kann die Entscheidung des O.L.G. Hamburg vom 27. Dezember 1887 Hans. IX Nr. 3 nicht gebilligt werden, welche die erst in Hamburg abgelegte Verklarung eines Schiffs, welches zwischen Westindien-Havre-Hamburg fuhr, auf der Reise von Westindien bis Havre einen Unfall erlitt, für rechtzeitig hält. Dagegen ist die Entscheidung H.G.Z. I Nr. 115, welche die Verklarung eines zwischen England und Hamburg verkehrenden Tourdampfers über einen auf einer Reise nach Hamburg erlittenen Unfall für rechtzeitig hält, obwohl dieselbe erst erfolgte, nachdem das Schiff eine fernere Reise von Hamburg nach England und zurück gemacht hatte, da es gleich bei erster Ankunft in Hamburg ohne Verzug unter Überreichung des Journals Verklarung beantragt hatte, weniger bedenklich, denn die Interessen des modernen Verkehrs sind möglichst mit dem Gesetz in Einklang zu bringen.

dessen Anhörung der Richter für nötig hält, zur Zeit, wo die Verklarung abgelegt werden soll, abwesend ist, während er zur Zeit der Anmeldung derselben durch den Kapitän noch auf dem Schiffe sich befand. Doch muſs dieser die Abmusterung möglichst hinausschieben. Die mecklenburg-schwerinische Einführungs-Verordnung hat die Verzögerung der Ablegung einer Verklarung mit Strafe bedroht. Sie bestimmt nämlich in § 59:

„Die Verklarung muſs nach der Ankunft ohne Verzug angemeldet und beschafft werden. Verzögerungen der Anmeldung oder der Aufmachung der Verklarung werden mit verhältnismäſsigen Ordnungsstrafen geahndet.“

In der Lübeck'schen Verordnung über Verklarungen vom 30. Juli 1890 § 1 ist bestimmt, daſs jeder Schiffer, welcher im Fall ist, dort oder in Travemünde Verklarung abzulegen, binnen 3 Tagen seit Ankunft, und wenn der Schaden nur die Ladung betroffen hat, binnen 3 Tagen seit der Löschung dem Gericht dies unter Vorlegung der nötigen Schriftstücke (Art. 492) anzuzeigen hat. In § 8 wird Zuwiderhandlung gegen diese und andere Bestimmungen der Verordnung unter Strafe gestellt. Wegen Zulässigkeit dieser Strafen s. oben Nr. 1 und Bem. zu Art. 492 Nr. 1. Die gestellte Frist von 3 Tagen kann unter Umständen viel zu lang sein. Das Landesgesetz kann die weitergehende Vorschrift des Reichsgesetzes nicht beseitigen, nur für die Strafbarkeit bleibt ersteres maſsgebend. Eine ähnliche unter Strafe gestellte Fristbestimmung bestand früher in Hamburg (§ 6 V.O. für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786, § 48 Einf.-Ges. zum H.G.B.). Diese Vorschriften sind durch das hamburgische Gesetz. vom 30. Januar 1891 über das Verklarungswesen (§ 6) aufgehoben.

7. Eine s. g. Nachverklarung behufs Ausfüllung der Lücken und Beseitigung der Dunkelheiten der Verklarung, nachträglich abgelegt durch den Teil der Besatzung, dessen man noch habhaft werden kann, ist nur dann zuzulassen, wenn sie unter den Bedingungen erfolgt, welche für die Verklarung vom Gesetz vorgeschrieben sind. Sie muſs an einem der durch den Art. 490 genannten Orte abgelegt werden; ohne Verzug, d. h. unmittelbar oder höchstens kurze Zeit nach der Hauptverklarung und auf keinen Fall erst nachdem man durch einen Rechtsstreit auf die Lücken und Unklarheiten der ersteren aufmerksam geworden; weiter muſs wenigstens die Zuziehung der Personen der Besatzung, deren Aussagen auf den Inhalt der Verklarung von Einfluſs sein können, noch möglich sein. In allen anderen Fällen ist die Nachverklarung unstatthaft, es kann eine Vernehmung der noch zugänglichen Schiffsleute nur noch als Zeugen stattfinden, und zwar sowohl wenn ein Rechtsstreit Veranlassung zur Vervollständigung der Verklarung giebt, als auch mit Rücksicht auf einen künftigen Rechtsstreit, in welchem letzteren Falle die Schiffsleute in Form einer Zeugenvernehmung zum ewigen Gedächtnis abzu-

hören sind (s. R.Civ.Pr.O. § 447, vgl. überhaupt Cropp in Heises und seinen juristischen Abh. I S. 96 ff., bes. S. 99 f.). Die mecklenburg-schwerinische Einf-Verordn. § 59 bestimmt:

Ist die Verklarung mangelhaft oder dunkel, so ist die zuständige Behörde, beziehungsweise das zuständige Gericht befugt, eine Nachverklarung zu veranstalten, Die Beweiskraft der letzteren unterliegt der richterlichen Beurteilung.

Der erste dieser Sätze ist heutzutage (nach Erhebung des H.G.B. zum Reichsgesetz) nur für den Fall zu verstehen, wo die eben angegebenen Vorbedingungen vorhanden sind. Der zweite Satz ist nach Aufhebung des Art. 494 H.G.B. und in Gemäfsheit des § 259 R.Civ.Pr.O. selbstverständlich.

8. Wenn dem Schiffer aufgegeben wird, bei Ablegung der Verklarung wenigstens eine genügende Anzahl von Schiffsleuten zu gestellen, so ist darunter weder zu verstehen eine Zahl, die dem Schiffer selbst genügend zu sein scheint, noch eine Zahl, welche der bei der Verklarung mitwirkende Beamte für genügend erklärt, sondern eine solche, die der über die Gültigkeit der Verklarung erkennende Richter unter Berücksichtigung der obwaltenden Umstände für ausreichend erachtet. Die Regel ist daher die, dafs alle Schiffsleute zu gestellen sind. Von dieser Regel kann nur aus einem genügenden Grunde abgewichen werden. Und ein solcher würde zu finden sein in der sehr grofsen Anzahl der Schiffsleute, oder darin, dafs einige derselben zur Zeit des in Rede stehenden Unfalls noch nicht an Bord des Schiffs sich befanden oder das Schiff vor der Verklarung verlassen hatten, ohne dafs der Schiffer die Möglichkeit hatte, ihre Gestellung herbeizuführen (Prot. S. 1815—1817, S. 3757). Die Schiffsleute sind übrigens verpflichtet, bei der Verklarung mitzuwirken, und es können dieselben daher auch vor abgelegter Verklarung nicht ihre Entlassung fordern (Seemanns-O. § 55).

9. Der letzte Absatz des Artikels legt dem an die Stelle des Schiffers tretenden Schiffsoffizier die Berechtigung und Verpflichtung zur Ablegung einer Verklarung nicht hinsichtlich der Unglücksfälle auf, die sich ereignet haben, während er das Kommando auf dem Schiffe führte — denn das versteht sich von selbst; sondern hinsichtlich derer, welche während der Führung des Schiffers selbst eingetreten sind (Prot. S. 1876). Die mecklenburg-schwerinische Einführ.-Verordnung (§ 59) dehnte die Verpflichtung und die Berechtigung zur Bewirkung der Verklarung eventuell auch auf die übrigen Schiffsleute (soweit diese dazu imstande) aus. Doch besteht diese Vorschrift als im Widerspruch mit dem H.G.B. stehend nach § 2 des Reichsgesetzes vom 5. Juni 1869 nicht mehr zu Recht.

Art. 491.

Die Verklarung mufs einen Bericht über die erheblichen Begebenheiten der Reise, namentlich eine vollständige und deutliche Er-

zählung der erlittenen Unfälle, unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel enthalten.

Neues H.G.B. § 523 übereinstimmend.

Dieser Artikel giebt an, was jede Verklarung enthalten mufs, auch die im Ausland aufgenommene, wenn für die letztere auch die Form des Auslandes mafsgebend ist (Art. 492 Bem. Nr. 1).

Art. 492.

Im Gebiete dieses Gesetzbuchs mufs die Verklarung, unter Vorlegung des Journals und eines Verzeichnisses aller Personen der Schiffsbesatzung, bei dem zuständigen Gericht angemeldet werden.

Das Gericht hat nach Eingang der Anmeldung so bald als thunlich die Verklarung aufzunehmen.

Der dazu anberaumte Termin wird in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht, insofern die Umstände einen solchen Aufenthalt gestatten.

Die Interessenten von Schiff und Ladung, sowie die etwa sonst bei dem Unfalle Beteiligten sind berechtigt, selbst oder durch Vertreter der Ablegung der Verklarung beizuwohnen.

Die Verklarung geschieht auf Grundlage des Journals. Kann das geführte Journal nicht beigebracht werden, oder ist ein Journal nicht geführt (Art. 489), so ist der Grund hiervon anzugeben.

Neues H.G.B. § 524 übereinstimmend.

1. Das Gesetz trifft nur hinsichtlich der im Inlande abzulegenden Verklarungen Bestimmungen. Hinsichtlich des Auslandes ist mafsgebend das Recht des Ortes, wo die Verklarung abgelegt wird. Die Anwendung des Satzes *locus regis actum* hierauf ist vollkommen zutreffend (Prot. S. 1819; Erk. des hamb. Obergerichts vom 1. November 1861 in Seebohms Samml. Nr. 202 S. 618; Erk. des hamb. Handelsger. vom 22. Dezember 1873 in der Hamburger Handelsger.-Zeit von 1874 Nr. 28 S. 218), und es ist verkehrt, dies mit Rücksicht darauf für zweifelhaft zu halten, dafs die Verklarungen „wesentlich als Beweismittel in Frage" kämen und aus diesem Grunde für deren Form „die Prozefsgesetze des erkennenden Gerichts" mafsgebend seien (vgl. Prot. S. 1820), wie denn die Beobachtung der durch diese Gesetze vorgeschriebenen Formen bei Ablegung der Verklarung in der Fremde nicht selten geradezu unmöglich sein wird (Entsch. des Ober-Seeamts 1 S. 437; vgl. Entsch. des R.O.H.G. XIX S. 100 f.). Dementsprechend bestimmt auch die mecklenburg-schwerinische Einführungs-Verordn. § 59:

Im Auslande, aufserhalb des Gebiets des H.G.B., ist die Verklarung vor der zu ihrer Aufnahme zuständigen Behörde nach den daselbst bestehenden Gesetzen und Gewohnheiten zu beschaffen.

Wenn daher nach den Gesetzen des Auslandes Verklarungen von Notaren oder anderen Personen aufzunehmen sind, so sind

die von einer solchen Person aufgenommenen Verklarungen auch vor dem inländischen Gericht für gültig anzusehen (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 30. Dezember 1867 in Kierulffs Samml. III S. 1010). Das Reichskonsulats-Gesetz vom 8. November 1867 (§ 36) gewährt den Reichskonsuln (auch den nicht zur Abhörung von Zeugen und zur Annahme von Eiden ermächtigten) die Befugnis, Verklarungen aufzunehmen. Daher sind derartige von einem Reichskonsul aufgenommene Verklarungen von den deutschen Gerichten gleichfalls stets als gültig anzuerkennen.

Art. 492 gilt auch für fremde Schiffe, die vor deutschen Gerichten Verklarung ablegen wollen. Es mufs ihnen überlassen bleiben, Verklarung vor ihren Landeskonsuln oder überhaupt nicht abzulegen. Jedoch gilt in Prozessen vor unsern Gerichten auch in betreff fremder Schiffe in Deutschland als Verklarung nur eine solche, die dem Art. 492 entspricht. Sind die fremden Schiffe also nach dem Recht ihrer Flagge, welches hierüber entscheidet (vgl. Einleitung III § 7) zur Verklarung verpflichtet, so können unsere Gerichte nicht die Verklarung anerkennen, welche sie vor ihren Landeskonsuln im Inland ablegen, mag dieselbe immerhin in ihrer Heimat genügend sein. Eine Bestrafung fremder Schiffer, welche nicht vor unseren Gerichten verklaren, wie die in der Lübeck'schen Verordnung vom 30. Juli 1890 (§§ 1, 3 und 8) vorgesehene, steht hiermit nicht im Einklang.

2. Zuständige Gerichte zur Aufnahme von Verklarungen sind jetzt in allen Bundesseestaaten die Amtsgerichte, vgl. für Preufsen: Ausf.-Ges. zum R.G.V.G. vom 24. April 1878 § 25 Ziff. 2; für Mecklenburg: Art. 3 H.G.B., § 59 der Einführ.-Verordn. zu diesem und § 63 der Ausf.-Verordn. zum R.G.V.G. vom 17. Mai 1879; für Oldenburg: Einführ.-Ges. zum R.G.V.G. vom 10. April 1879 Art. 5 N. 6 und 7; für Lübeck: Verordn. vom 30. Juli 1890; für Bremen: Einführ.-Verordn. zum H.G.B. § 42 und Keifsner, Goldschmidt Zeitschr. Bd. 25 S. 542; für Hamburg: Gesetz vom 30. Januar 1891 (vor diesem Gesetz war in Hamburg selbst das Landgericht zuständig). Das hamburgische Gesetz verbietet aber, der Wichtigkeit des Akts entsprechend, die Aufnahme durch einen Assessor oder Referendar.

Besondere landesgesetzliche Bestimmungen über das Verfahren bei Anmeldung und Aufnahme der Verklarungen enthalten für Mecklenburg: die §§ 58 und 59 der Einf.-Verordn. z. H.G.B.; für Lübeck: die Verordn. vom 30. Juli 1890; für Hamburg: die auf Grund des Gesetzes vom 30. Januar 1891 von dem Senat erlassene Verordnung, betr. Abnahme der Verklarungen bei dem Amtsgericht Hamburg vom 25. Mai 1891, die bei dem Amtsgericht Bergedorf (nicht dagegen bei dem Amtsgericht Ritzebüttel) entsprechende Anwendung findet.

3. Die Verklarung mufs unter Vorlegung des Journals angemeldet werden. Hinsichtlich dieser Vorlegung schreibt die mecklenb.-schwerin. Einführ.-Verord. § 58 vor:

Der Schiffer hat das Journal sofort nach der Ankunft im Bestimmungshafen oder nach der Ankunft in einem Hafen, in welchem er zu einer Verklarung verbunden ist, Art. 490 des H.G.B., und zwar in einem inländischen Hafen der Ortsobrigkeit, in einem ausländischen Hafen dem mecklenburgischen Konsul oder dessen Stellvertreter, in deren Ermangelung der dortigen Hafenbehörde zur Visierung vorzulegen[1]).

4. Aufser dem Journal ist ein Verzeichnis aller Personen der Schiffsbesatzung, namentlich die Musterrolle einzureichen, da der Richter, welcher aufser den vom Schiffer gestellten auch noch die übrigen Personen der Schiffsbesatzung vernehmen darf, wissen mufs, welche Personen zu derselben gehören (Prot. S. 3762 f.).

5. Die wirkliche Ablegung der Verklarung, im Gegensatz zur Anmeldung ist von seiten des Gerichts möglichst zu beschleunigen, ohne dafs damit gesagt sein soll, dafs „unbedingt und in allen Fällen sogleich nach der Anmeldung des Schiffers und der Übergabe des Journals mit der Aufnahme der Verklarung vorgeschritten werden müsse". Vielmehr sollen „Verzögerungen, welche durch die Natur der Sache geboten" sind, dadurch nicht für unstatthaft erklärt werden (Prot. S. 1832). Die hamburg. Verordn. (oben Nr. 2) schreibt vor: dafs in der Regel Termin auf den zweiten Werktag nach der Anmeldung anzuberaumen sei.

6. Wenn es heifst: die Verklarung soll auf Grundlage des Journals geschehen, so ist das nicht so zu verstehen, als ob dieselbe stets genau mit dem Inhalte des letzteren übereinstimmen müsse. Es können vielmehr Umstände, die zur Aufklärung des Sachverhaltes dienen, in die Verklarung aufgenommen werden, auch wenn sie sich nicht im Journal finden, es kann die irrtümliche Darstellung eines Vorfalls im Journal in der Verklarung berichtigt werden, nur mufs stets die Abweichung des Inhaltes der Verklarung von dem des Journals hervorgehoben und motiviert werden. Auch dient das Journal dem die Verklarung aufnehmenden Beamten und den Interessenten zur Kontrolle der Richtigkeit der Angaben des Schiffers (Prot. S. 1823).

Je mehr das Journal den neuen Vorschriften gemäfs schematisch eingerichtet ist, desto mehr mufs sich davon die Verklarung unterscheiden; dieselbe soll in zusammenhängender Darstellung nicht nur das auf den Unfall Bezügliche und was zur Beurteilung desselben erforderlich ist, enthalten, sondern auch die Beweggründe des eigenen Handelns erkennen lassen. Hans. IX Nr. 53 (O.L.G. Hamb. 27. Dezember 1887).

---

1) Heutzutage würde der mecklenburgische Schiffer das Journal zur Visierung vorzulegen haben: in einem mecklenburgischen Hafen der Ortsobrigkeit, in einem sonstigen Hafen des Deutschen Reichs der Hafenbehörde, in einem aufserdeutschen Hafen dem deutschen Konsul, in Ermangelung eines solchen ebenfalls der Hafenbehörde.

Durch das Recht der an dem Unfall beteiligten Interessenten — welche Personen hierzu zu rechnen s. Art. 490 Bem. Nr. 2 — der Verklarung beizuwohnen und auf Vorlegung entsprechender Fragen durch den Richter, sowie Vernehmung noch weiterer Personen (vgl. Art. 493) hinzuwirken, kann sich an die einseitige Verklarung des Schiffers ein Kreuzverhör und eine summarische Untersuchung, die objektiv den Unfall weiter aufzuklären sucht, anschliefsen. Es ist Regel (und in Lübeck Verordn. vom 30. Juli 1890 §§ 1 und 3 vorgeschrieben), dafs der Schiffer den Entwurf seiner Verklarung bei Anmeldung derselben mit dem Journal einreicht. Die hamb. Verordn. vom 25. Mai 1891 fordert statt dessen nur die gleichzeitige Einreichuug eines Journalauszugs, welcher der Verklarung dort zu Grunde gelegt wird (§§ 2 und 5 a. a. O.). Dies Verfahren verdient nach obigem keine Nachahmung und kann leicht zu mangelhaften Verklarungen, die dem Reichsgesetz (Art. 491) nicht entsprechen, führen. Lübeck a. a. O. § 2 (vgl. Hamburg § 4) giebt dem Richter das Recht, Sachverständige zuzuziehen und schon vor dem Termin das Journal und den Entwurf der Verklarung von solchen vergleichen und prüfen zu lassen. Nach dem H.G.B. steht dem Richter ein solches Recht nicht zu und es ist dazu auch kein Anlafs vorhanden, da die Interessenten sachverständige Vertreter senden können. S.A. IX 71 (Stettin) empfiehlt Aufnahme der Länge und Breite, Tiefe, des Raumgehalts, der Ladung nebst Gewicht, des Tiefgangs, der Auswässerung, der Kurse, der Fahrgeschwindigkeit.

Art. 493.

Der Richter ist befugt, aufser den gestellten noch andere Personen der Schiffsbesatzung, deren Abhörung er angemessen findet, zu vernehmen. Er kann zum Zweck besserer Aufklärung dem Schiffer sowohl als jeder anderen Person der Schiffsbesatzung geeignete Fragen zur Beantwortung vorlegen.

Der Schiffer und die zugezogenen übrigen Personen der Schiffsbesatzung haben ihre Aussagen zu beschwören.

Die über die Verklarung aufgenommene Verhandlung ist in Urschrift aufzubewahren und jedem Beteiligten auf Verlangen beglaubigte Abschrift zu erteilen.

Neues H.G.B. § 525 übereinstimmend.

1. Die Verklarung ist eine Darlegung des Unfalls durch den Schiffer. Die Schiffsleute, welche dieser zu gestellen hat und welche, wie er selbst, über den Inhalt der gedachten Darstellung vereidigt werden, haben, wie in der Hamburger Konferenz richtig hervorgehoben wurde, weniger die Bedeutung von Zeugen als von Eideshelfern, welche daher auch nicht die Wahrheit der in der Verklarung angegebenen Thatsachen zu beschwören haben, sondern der Regel nach nur, dafs sie keinen Grund fänden, „den Aussagen des Schiffers zu mifstrauen“, und dafs ihnen „nicht das Gegenteil von dem bekannt sei, was der Schiffer erklärte“ (Prot.

S. 1834 f.). Um aber doch nicht die Richtigkeit der Verklarung lediglich dem Gewissen des Schiffers anheimzustellen, ist dem Richter das Recht gegeben, von Amtswegen oder auf Antrag der Interessenten, sowohl die vom Schiffer gestellten, als die von diesem nicht gestellten Personen der Schiffsbesatzung als Zeugen über die in der Verklarung angegebenen Thatsachen zu vernehmen (Prot. S. 1834, 1836, 1879). Passagiere darf der Richter dagegen nicht vernehmen (vgl. Art. 490 N. 1 über die Zulässigkeit in den Ländern der romanischen Rechtsgruppe). Es war zwar ein hierauf bezüglicher Antrag auf der Hamburger Konferenz gestellt, doch wurde derselbe nicht angenommen, weil man darin ein bedenkliches Abweichen von dem allgemeinen seerechtlichen Gebrauch fand (Prot. S. 3764).

Es mag richtig sein, wie das Reichsgericht Entsch. in Strafsachen XIX Nr. 61 annimmt, dafs der Eid, den die Schiffsleute schwören, stets als ein Zeugeneid anzusehen ist, auch wenn sie in Wahrheit nur „Eideshelfer" im obigen Sinne sind, auch, dafs sie dem *imperium* des Richters und dem Zeugenzwang unterliegen (A. M. Wagner S. 401). Aber die Verklarung mufs deutlich erkennen lassen, was die Schiffsleute als Zeugen beschwören. Macht der Richter von seinem Recht die Schiffsleute besonders als Zeugen zu verhören, keinen Gebrauch, so darf er als ihre Erklärung in das Protokoll nichts weiter aufnehmen und von ihnen beschwören lassen, als dafs ihnen nicht das Gegenteil von dem bekannt geworden sei, was der Schiffer erklärte, d. h. meistens in fertiger Darstellung in den Termin mitbrachte (vgl. oben). Nimmt der Richter alles von dem Schiffer Erklärte auch als eigene Aussage der Schiffsleute auf, so mufs er auch jeden besonders als wirklichen Zeugen vernehmen und feststellen, ob er alles dies aus eigener Wissenschaft auszusagen imstande ist, was selten oder nie der Fall sein wird. Die hamb. Verordn. vom 25. Mai 1891 § 5 schreibt vor, dafs alle zu befragen seien: „ob der Journalauszug eine richtige und vollständige Darstellung der Ereignisse der Reise enthalte und ob sie bereit seien, die Richtigkeit derselben zu beeidigen". Diese Vorschrift wird den obigen Gesichtspunkten nicht gerecht. Die Seeämter klagen mit Recht über Leichtfertigkeit bei Aufnahme der Verklarungen S.A. VIII S. 302, IX S. 158. Lübeck, Verordnung vom 30. Juli 1890 § 6 (ebenso Hamburg a. a. O. § 6) verordnet Vereidigung nach der Vernehmung, die sich auch empfiehlt.

2. Dafs Schiffer und Schiffsleute ihre Aussagen nur unter denselben Voraussetzungen zu beschwören haben, unter denen dieselben im Prozesse einen Eid zu leisten verpflichtet sind, dafs also z. B. bei einem Mennoniten der Eid durch eine eidesstattliche Versicherung ersetzt wird (Prot. S. 1826), versteht sich von selbst. Auf der anderen Seite wird der Richter solche Personen nicht beeidigen dürfen, die nach den Bestimmungen der Strafgesetze unfähig sind, als Zeugen eidlich vernommen zu werden.

Art. 494[1]).

Wie Art. 488 ist auch dieser Art. durch § 13 des Einführ.-Gesetz zur R.Civ.Pr.O. aufgehoben. Der Richter hat jetzt nach freier Überzeugung zu ermessen, welche Beweiskraft der Verklarung beizulegen ist.

Wenn eine Verklarung vollständig ist, durch ein ordnungsmäfsiges Journal und durch wirkliche Zeugenaussagen der Mannschaft (vgl. Art. 492 Bem. Nr. 1) unterstützt wird, so wird der Regel nach auch jetzt noch, in Ermanglung von Gegenbeweisen, das Verklarte als erwiesen angenommen werden können, zumal eine direkte Zeugenvernehmung meistens schwer ausführbar sein wird. Hat sich eine seeamtliche Untersuchung an die Verklarung angeschlossen, so gewinnt das Beweismaterial einer solchen häufig eine ähnliche und noch gröfsere Bedeutung wie die Verklarung vgl. Hans. X Nr. 31 (O.L.G. Hamb. 20. Februar 1889). Ist die Verklarung von dem Schiffer in einem Fall, wo er zu einer solchen verpflichtet war, versäumt und ist dadurch den Interessenten (Art. 492) ein Beweismittel entzogen, so treten privatrechtlich dieselben Folgen ein, wie bei der unterlassenen Führung des Journals (vgl. Bem. Nr. 7 zu den Art. 486 ff. und Hans. X Nr. 83, wo das Landgericht Hamburg mit Recht annimmt, dafs unter Umständen trotz der Klausel „frei vom Bruch“ das Schiff sich exkulpieren mufs, wenn Verklarung fehlt, vgl. hierüber Bem. zu Art. 659). Dem Journal wird in diesem Fall zu Gunsten des Schiffers sehr geringe Beweiskraft beigemessen werden können, weil dasselbe erst durch die Verklarung die nötige Beglaubigung erhält.

Art. 495.

Rechtsgeschäfte, welche der Schiffer eingeht, während das Schiff im Heimatshafen sich befindet, sind für den Reeder nur dann verbindlich, wenn der Schiffer auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat, oder wenn ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist.

Zur Annahme der Schiffsmannschaft ist der Schiffer auch im Heimatshafen befugt.

Neues H.G.B. § 526 übereinstimmend.

1. Das römische Recht hat mit Rücksicht auf die Personen, welche mit einem Schiffer Rechtsgeschäfte abzuschliefsen genötigt und doch nicht immer in der Lage sind, die rechtliche Stellung desselben zu übersehen, eine Klage gegen den *exercitor* in allen

---

1) Dieser Artikel lautete:

Die in Gemäfsheit Art. 492 und 493 aufgenommene Verklarung liefert vollen Beweis der dadurch beurkundeten Begebenheiten der Reise.

Jedem Beteiligten bleibt im Prozesse der Gegenbeweis vorbehalten.

Dieselbe gesetzliche Beweisregel gilt noch jetzt in fremden Seerechten (vgl. Art. 490 N. 1).

Fällen zugelassen, in denen der *magister navis* ein Rechtsgeschäft innerhalb des ihm bei der Bestellung eingeräumten Wirkungskreises abgeschlossen hat. Darin liegt eine Beschränkung des Vertretungsrechts des Schiffers, indem dasselbe je nach der Bestellung bald nur angenommen wird bei Rechtsgeschäften, die sich ausschliefslich beziehen auf die Beförderung von Passagieren, oder auf die von Sachen, oder auf die Beförderung von leichten Waren, oder auch von schwerem Gut, oder auf den Transport von Personen oder Sachen zwischen bestimmten Häfen (*L. 1 § 12 De exercit. act. 14, 1*). Innerhalb des ihm eingeräumten Wirkungskreises läfst das R.R. aber stets den Reeder durch den Schiffer verpflichtet werden, mag das Geschäft in der Heimat des Schiffs resp. am Domizil des Reeders, oder aber in der Fremde abgeschlossen sein. Das spätere Recht, und zwar bereits das Recht des Mittelalters hat die Vertretungsbefugnisse des Schiffers nicht weiter ausgedehnt, als es das Interesse des Reeders selbst fordert. Es hat dieselben daher cessieren lassen da, wo die Reeder die Angelegenheiten des Schiffs selbst zu besorgen imstande sind, so lange der Schiffer seiner Reeder „mächtig" ist. (Vgl. Cropp in Heises und seinen jur. Abh. I S. 465). Während aber dieser Grundsatz genügend für das Interesse der Reeder sorgte, nahm er nicht in gleicher Weise die Interessen derer wahr, welche mit dem Schiffer Geschäfte abschlossen, weil diesen zugemutet wurde, stets sich zu vergewissern, ob es dem Schiffer möglich wäre, sich mit Instruktion vom Reeder versehen zu lassen. Das H.G.B. hat demgemäfs diesen Punkt genauer präcisiert, indem es die in Rede stehende Möglichkeit für die Zeit annimmt, wo das Schiff sich in seinem Heimatshafen (vgl. die zum Art. 448 citierten Einführungsgesetze) befindet, ohne Rücksicht darauf, ob die Reeder, oder einzelne derselben, hier auch ihr Domizil haben [1]).

---

1) In den ausländischen Rechten sind in betreff der Vollmacht des Schiffers folgende Gruppen zu unterscheiden: A. Wesentlich dieselben Bestimmungen wie im D. H.G.B. finden sich in den skandinavischen Seegesetzen (§ 48) und im finnländischen Seegesetz (Art. 33), wennschon letzteres (Art. 35) hinsichtlich der Annahme der Mannschaft denselben Grundsatz wie der *Code de comm.* aufstellt. B. Der französische *Code de comm.* und die ihm nachgebildeten Gesetze (aufser den unten genannten namentlich auch: Italien Art. 499, 506, Rumänien Art. 509, 516, Rufsland Art. 230) stellen der Fremde gegenüber den Wohnort oder Aufenthaltsort des Reeders (bei einer Reederei der Mehrheit, vgl. Lyon-Caën Nr. 533) resp seines Bevollmächtigten (*le lieu de la demeure*, über dessen Begriff vgl Lyon-Caën Nr. 184, *des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoir:* franz. *Code — lorsque les propriétaires* u. s. w. *sont sur les lieux:* belg. *Code — woonplaats van den eigenaar:* holländ. H.G.B.). Hier soll der Schiffer ohne Specialvollmacht des Reeders oder seines Bevollmächtigten keine Rechtshandlungen behufs Ausbesserung, Ausrüstung, Verfrachtung des Schiffs vornehmen, noch Gelder zu diesem Zweck auf das Schiff aufnehmen (franz. *Code de comm.* Art. 232; belg. *Code de comm. II* Art. 22; holländ. H.G.B. Art. 371). Auch die Annahme der Mannschaft mufs von ihm daselbst im Einvernehmen mit den Reedern erfolgen (franz. *Code* Art. 223; belg. Art. 14; holländ. H.G.G. Art. 343). Wird ihm aber

2. Die besondere Bedeutung der gesetzlichen Vollmacht des Schiffers (Art. 495—497, Art. 499 und unten

nicht eine solche Mannschaft gewährt, die *les garanties désirables* bietet, so kann er das Kommando ablehnen, Lyon-Caën Nr. 529. Aufserhalb des Wohnorts der Reeder erstreckt sich die Vertretung des Schiffers auf die obengedachten Geschäfte und alles, was sonst Schiff und Fahrt betrifft (*qui est relatif au navire et l'expédition*): Frankreich Art. 216, Belgien Art. 7, Holland Art. 321, Italien Art. 491, Rumänien Art. 501. In Frankreich gehen indes die Ansichten darüber, welche Bedeutung den Bestimmungen des *Code*, die den Schiffer im Wohnort der Reeder beschränken, beizulegen, auseinander. Die Einen halten die Ermächtigung resp. Zustimmung des Reeders in den angegebenen Fällen nur für wesentlich, soweit das Verhältnis des Schiffers zum Reeder in Frage steht; andere machen auch die Gültigkeit des Geschäfts dem Dritten gegenüber davon abhängig. Erstere Ansicht ist die herrschende. Der Dritte, welcher mit dem nicht vom Reeder dazu autorisierten Schiffer ein Geschäft der in Rede stehenden Art einging, kann den Reeder daraus in Anspruch nehmen, vorausgesetzt, dafs er nicht selbst in *mala fide* war, d. h. dafs ihm das Wohnen des Reeders am Orte des Kontraktschlusses resp. der Mangel einer Ermächtigung oder des Konsenses nicht bekannt war, was im Heimatshafen nie angenommen wird (vgl. Cresp-Laurin I S. 570—579, II S. 24—28; Desjardins II S. 276—279, 292—301; Jacobs N. zu Art. 14 und 22 des belg. *Code*; Lyon-Caën Nr. 185, 527). In betreff des Bodmereigeschäfts bestimmt jedoch der Art. 321 des franz. *Code de comm.*: *Un emprunt à la grosse fait par le capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires du navire, sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte, ne donne action et privilège que sur la portion que le capitaine peut avoir au navire et au fret.* Und hier ist die eine Meinung (abweichend von der Behandlung anderer Verträge) für die Nichtigkeit des Geschäfts überhaupt, während andere Juristen wie Pardessus (III Nr. 911), Cresp und Laurin (II S. 242 f.), Lyon-Caën Nr. 1558 bis meinen, dafs dasselbe zwar der dinglichen Wirkung, nicht aber auch der persönlichen entbehre, vorausgesetzt, dafs der Bodmereigeber (und nach Cresp auch der Schiffer) *in bona fide* war. Seit mit Einführung der Schiffshypothek (1874) Art. 191 Nr. 9 des *Code* aufgehoben ist, kann der Schiffer aber überhaupt vor dem Auslaufen des Schiffs zur Ausführung einer Frachtreise das Schiff nicht verbodmen, selbst nicht mit Konsens der Reeder. Wollen diese sämtlich ihm die Mittel nicht geben, so mufs also die Reise unterbleiben. Wenn die Reise aber durch Reedereibeschlufs genehmigt war und nur einige der Reeder (selbst die Mehrheit) seiner Aufforderung zur Einzahlung binnen 24 Stunden nicht entsprechen, so kann er innerhalb und außerhalb des Wohnorts der Reeder nach Art. 233 des *Code* in der neuen, durch das Ges. vom 10. Juli 1885 Art. 35 festgestellten Fassung (ebenso Belgien Art. 23) in Höhe der nötigen Beiträge mit Autorisation des Richters, deren Schiffsparten mit Schiffshypothek belasten oder wenn dieselben schon belastet sind, deren gerichtliche Beschlagnahme und Versteigerung beantragen, was alles von ausländischen Häfen aus schwerlich ausführbar ist (Italien Art. 507, Rumänien Art. 517 lassen in diesem Fall Verbodmung der Schiffsparten zu). Wird während einer consentierten Reise zu Reparaturen oder Proviant Bodmerei nötig, so kann eine solche auch im Wohnort der Reeder ohne *autorisation authentique* aufgenommen werden, wenn die Reeder fruchtlos zur Einzahlung binnen 24 Stunden aufgefordert sind (Art. 322 des *Code*; vgl. Lyon-Caën Nr. 534—538; Valroger Nr. 1083; Urteil des Tribunal zu Havre; *Revue intern. du droit mar. 1886/87 p. 648*). Es ist aber bei jeder Bodmerei während der Reise nach den Art. 192 Nr. 5, 234 die Bescheinigung der Notwendigkeit zum Bedarf des Schiffers durch ein von den Ersten der Mannschaft vollzogenes Protokoll (*procès verbal*) und Autorisation des Gerichts oder des Konsuls nötig. Die Autorisation ist gegenüber einem gutgläubigen Darleiher keine unerläfsliche Formalität, das

Nr. 4) liegt bei uns darin, dafs der Reeder aus den Geschäften, die der Schiffer auf Grund derselben abschliefst, der Regel nach nur

procès verbal ist dagegen Voraussetzung des Privilegiums aus Art. 191 Nr. 7 des *Code* (vgl. Desjardins II S. 49 ff.; Laurin bei Cresp II S. 244 ff. N. 37; Lyon-Caën Nr. 580), ohne welches die Bodmerei wertlos ist. Dasselbe Privilegium auf Schiff und Fracht geniefst mit *procès verbal* auch ein einfaches Darlehn oder anderes Kreditgeschäft, das nicht in die Form der Bodmerei gekleidet ist. In Belgien gelten in betreff der Formen der Kreditgeschäfte dieselben Regeln (Art. Nr. 5, 24), für die Bodmerei schreibt Art. 156 allerdings die „Autorisation“ als unerläfslich vor, aber diese Form des Kreditgeschäfts ist zur Erlangung des Privilegs an Schiff und Fracht nicht nötig (vgl. Jacobs Nr. 161 und Nr. 568). Holland Art. 372, 579 fordert im Inland schriftliche Einwilligung der dort ansässigen Reeder (sonst nur gültig auf den Anteil des Kapitäns), im Ausland dasselbe wie Frankreich. Nach Art. 313 Nr. 9 ist eine Bodmerei auch vor dem Auslaufen des Schiffs gültig und privilegiert. Italien Art. 508 und 509 (ebenso Rumänien) fordert für jedes Kreditgeschäft sowohl das *procès verbal* wie die Autorisation als unerläfslich, aufserdem auch noch Eintragung auf dem Certifikat. Rufsland (Art. 383 und 384) erfordert in gleichem Fall ebenfalls Autorisation des Konsuls. Im übrigen weicht das russische Gesetz ab wie folgt: Der Schiffer nimmt die Schiffsbesatzung allein an (Art. 230), er kann ohne Autorisation der Reeder nur dann aufserhalb ihres Wohnorts verfrachten, wenn sie ihn trotz Erfordern ohne Instruktion lassen und Gefahr in Verzug vorhanden ist. Österreich-Ungarn (Ed. pol. Tit. I Art. II §§ 6 und 35): Annahme der Mannschaft wie Rufsland, Kreditgeschäfte mit in das Journal einzutragender Bewilligung der Schiffsoffiziere, bei dringendster Not. C. Eine dritte Gruppe von Rechten macht mehr oder weniger die Befugnis des Schiffers davon abhängig, ob die Reeder oder ihre Vertreter anwesend, beziehentlich ob ihnen durch Mitteilungen des Schiffers vor Abschlufs Gelegenheit zu eigenem Eingreifen gegeben war. Dazu gehören: Grofsbritannien: Die Annahme der Schiffsmannschaft geschieht stets durch den Schiffer bei *foreign-going ships* (vgl. Art. 478 N. 4) und auch bei den übrigen — *home trade ships* — nur mit der Ausnahme, dafs hier dem Reeder gestattet ist, zu heuern, wenn die Schiffsleute für mehrere Schifte desselben Reeders angemustert werden. Im übrigen gilt der Grundsatz, dafs sowohl bezüglich aller Verträge betreffend die Verwendung (*employment*) des Schiffs (also namentlich Frachtverträge) als auch bezüglich der Verträge, welche die Beschaffung der dazu erforderlichen Dinge (*repairs and other necessaries*) betreffen, der Schiffer als zum Abschlufs befugter Vertreter des Reeders gilt, soweit sich dieselben in dem Rahmen der bisher gewöhnlichen oder von dem Reeder beorderten Verwendung (*usual employment*) des Schiffs bewegen. Im Verkehr mit *general ships*, welche auf bestimmten Routen Stückgüter befördern, nimmt man eine unbedingte Befugnis des Schiffers zum Abschlufs der Frachtverträge an. Zur Befrachtung anderer Schiffe, sowie zur Anschaffung von *necessaries* — worunter jedoch nicht wie bei der Bodmerei das absolut notwendige verstanden wird (vgl. das Citat unter Art. 496 N. 3) — auf den persönlichen Kredit des Reeders und zur Aufnahme von Darlehen zu diesem Zweck für persönliche Rechnung des Reeders gilt der Schiffer in fremden (ausländischen) Häfen — worunter jedoch alle Häfen zu verstehen sind, die nicht unter den Begriff des *Home-port* fallen, d. h. England, Schottland und Irland, sowie einige der kleineren Inseln (vgl. 19 und 20 Victor c. 97 und c. 60) — als befugt, wenn weder der Reeder selbst noch ein von diesem zu solchem Zweck bestellter Vertreter am Platz oder doch so nahe ist, dafs man verständigerweise von ihm ein persönliches Eingreifen erwarten könnte (*or so near to it as to be reasonably expected to interfere personally*). Darüber hinaus, also namentlich im Inland, gilt der Schiffer nur soweit als legitimiert, als ihm eine ausdrückliche oder stillschweigende Ermächtigung von den Reedern erteilt ist, *if they give him*

mit Schiff und Fracht haftet (Art. 452, 502). Wenn der Reeder also diese Vollmacht ausdrücklich oder stillschweigend erweitert, z. B.

---

express authority or hold him out as having it. In Fällen der Dringlichkeit, wenn das Eingreifen des Reeders oder seines Vertreters nicht abgewartet werden konnte, kann aber, selbst im Inland und bei nur geringer Entfernung des Schiffs von dem Sitz des letzteren der Schiffer zum Handeln auch ohne generelle Vollmacht befugt sein. Der Reeder haftet aber nach Abbott auch, wenn der Dritte sich in *invincible ignorance* darüber befand, dafs (im Ausland) der Reeder oder sein Vertreter am Platz war oder (im Inland) der Reeder selbst oder durch einen anderen Agenten die Geschäfte des Schiffs besorgen. Jedoch liegen über diesen wichtigen Punkt klare Entscheidungen nicht vor (vgl. Abbott p. 139—141). Dagegen steht fest, dafs Einschränkungen der Vollmacht (wenn solche vorhanden) gegenüber dem üblichen Umfang derselben gutgläubigen Dritten nicht entgegenstehen (Abbott p. 130). In betreff der Bodmerei, die von Kreditgeschäften allein ein Vorzugsrecht an Schiff und Fracht gewährt, gelten folgende Besonderheiten: Der Abschlufs einer Bodmerei sowohl von Schiff und Fracht wie Ladung durch den Schiffer setzt voraus, dafs es unmöglich war, zur Fortsetzung einer Reise, zu welcher der Schiffer befugt war *(to prosecute the voyage)* oder nach Aufgabe einer solchen zur Heimreise (vgl. Parsons II p. 142) den absolut notwendigen Bedarf (*repairs and provisions*) durch persönlichen Kredit des Reeders allein zu decken. Diese zweifache Notlage mufs der Darleiher beweisen (Maclachlan p. 56). Eine solche liegt nie vor, wenn es sich nur um die Aufbringung der Mittel zu Bezahlung bereits kontrahierter Schulden handelt, selbst dann nicht, wenn das Schiff wegen derselben unter Arrest liegt (Maclachlan p. 153). Um den Reedern und Ladungsinteressenten Gelegenheit zu geben, eine Verbodmung zu verhüten, müssen dieselben jedenfalls vorher von dem Bedürfnis und der eventuellen Verbodmung in Kenntnis gesetzt werden. Ohne eine solche vorherige *communication* ist die Gültigkeit der Bodmerei davon abhängig *whether the situation was such, that it 'not was rational to exspect that the master could communicate with the owner and obtain an answer within a time not inconvenient with referenee to the circumstances of the case* (Abbott p. 157 Note g und p. 169). Da eine solche Mitteilung, abgesehen von besonderen Fällen (z. B. wenn der Reeder gestorben und seine Erben noch unbekannt sind) telegraphisch stets möglich sein wird und die Tendenz der englischen Rechtsprechung der Bodmerei feindlich ist (vgl. Abbott p. 163 und 164), so ist vor Bodmereien englischer Schiffe ohne ausdrücklichen Konsens der Reeder beziehentlich in betreff der Ladung der Ladungsinteressenten (auch der Empfänger) zu warnen (vgl. Maclachlan p. 57). Früher galt die Theorie, dafs die Bodmerei auch ohne „*communication*“ zulässig sei aufserhalb der *residence of the owners*, worunter bei britischen Reedern seit den oben citierten Gesetzen ganz England, Schottland und Irland verstanden wurde (vgl. Maclachlan p. 156). Dies wird nicht mehr angenommen, aber eine Verbodmung eines britischen Schiffs in einem britischen Hafen zu einer neuen Reise ist jedenfalls unzulässig (Maclachlan p. 157; Abbott p. 165; vgl. über das Ganze Maclachlan p. 56 ff., 135—157; Abbott p. 119—171). — Nordamerika befolgt ähnliche Grundsätze, es wird hier als fremder (*foreign*) Hafen im Sinne des Vorstehenden schon jeder Hafen eines Staats der Union, in welchem das Schiff nicht beheimatet ist, angesehen (vgl. Parsons I p. 140 ff., II p. 7 ff.; Desty §§ 118, 119, 121). Die Gesetze von Spanien, Portugal, Mexico, Argentinien und Chile fordern übereinstimmend bei Annahme der Schiffsmannschaft Einverständnis des Schiffers mit dem anwesenden Reeder, bestimmen aber ausdrücklich, dafs der Schiffer sich keine Schiffsleute aufdrängen zu lassen brauche. Sie berechtigen den Schiffer zum Abschlufs von Frachtverträgen in Abwesenheit des Reeders oder seines Vertreters (Spanien Art. 610 Nr. 4 und 656, Mexico Art. 684 Nr. 4

auf Geschäfte im Heimatshafen bei regelmäfsigen Tourdampfern im Stückgüter-Verkehr (*general ships* im englischen Sinne vgl. N. 1) ausdehnt, so ist in so weit der Schiffer gewöhnlicher Handlungsbevollmächtigter (H.G.B. Art. 47), der Reeder wird aus seinen

und 730, Argentinien Art. 944, Chile Art. 898 Nr. 6), Portugal (Art. 509) jedoch nur im Ausland. Ausrüstung und Proviant kann der Schiffer allein besorgen, sofern Dringlichkeit vorhanden und er keine Zeit hat, Instruktionen vom Reeder einzuholen (Spanien Art. 610 Nr. 5, Mexico Art. 684 Nr. 5, Chile Art. 898 Nr. 5). Dasselbe gilt bei Reparaturen auf der Reise, aber wenn ein Konsignatar des Reeders am Platz, nur mit dessen Zustimmung (Spanien Art. 610 Nr. 6, Mexico Art. 684 Nr. 6, Chile Art. 898 Nr. 6). In Portugal (Art. 509) ist der Schiffer im Ausland und während der Reise auch in betreff der Anschaffung von Booten, Segeln und anderen Geräten, sowie Reparaturen des Schiffs durch Anwesenheit des Reeders oder seines Vertreters beschränkt. Argentinien (Art. 920, 945) gestattet dem Schiffer allein die Ausrüstung des Schiffs zu gültig beschlossenen Reisen aufserhalb des Wohnorts der Reeder; während der Reise kann er Ausbesserungen oder Ankäufe, wenn die Umstände die Einholung von Anweisungen der Reeder nicht gestatten, nur unter einer in das Journal einzutragenden Bestätigung der Notwendigkeit durch die Schiffsoffiziere (Schiffsrat) vornehmen (Art. 946). Ist zu den gestatteten Anschaffungen oder zu sonstigen notwendigen Ausgaben kein Geld vorhanden, noch von dem Reeder zu erwarten, so kann er nach den Gesetzen von Spanien (Art. 580 Nr. 9, 583, 611) und Mexico (Art. 646 Nr. 6 und 8, 685) auch Wechsel auf den Reeder ziehen, Bodmerei aber nur aufserhalb des Wohnorts des Reeders und nach dem Gesetz von Spanien gegen Eintragung der Schuld auf dem Certifikat des Schiffs nehmen, die im Ausland durch den Konsul zu besorgen ist. Im Heimatshafen mufs die Eintragung in das Handelsregister übertragen werden, falls nicht inzwischen das Schiff wegen Seeuntüchtigkeit verkauft wird. Mexico erfordert anstatt dessen in denselben Fällen nur Autorisation des Gerichts im Inland, des Konsuls eventuell des Ortsgerichts im Ausland. Am Wohnort ist Bodmerei nur mit Zustimmung des Reeders oder bei dem Widerspruch einzelner Mitreeder nach fruchtloser Aufforderung derselben zur Einzahlung zulässig (Spanien Art. 728, Mexico Art. 803). Nach den Gesetzen von Argentinien (Art. 947, 948, 949, 1377 Nr. 9 und 10), Chile (Art. 898 Nr. 8, 839 Nr. 7 und 9, 1173), Portugal (Art. 511, 578 Nr. 7 und 10) ist zur Beschaffung von Geld in den gedachten Notfällen besondere behördliche Autorisation (Gericht, Konsul) und (Portugal) Eintragung in das Journal beziehentlich (Chile) in der Kanzlei des Konsuls (wo ein solcher vorhanden) und im Inland in das Handelsregister nötig; Chile (Art. 898 Nr. 9) gestattet ohne diese Autorisation auch Wechsel auf den Reeder zu ziehen und in dessen Namen auszustellen, während Argentinien auch dies nur mit Autorisation gestattet und aufserdem sowohl für Wechsel wie Bodmerei die oben erwähnte Bestätigung des Schiffsrats erfordert. In Spanien geniefsen aber nur die Bodmereien — nicht Forderungen aus anderen Kreditgeschäften — und in Portugal nur die thatsächlichen Ausgaben für Unterhalt und Reparatur des Schiffs, sowie seiner Ausrüstung und Takelage bis drei Jahre vor der letzten Reise ein Vorzugsrecht am Schiff, eine Bodmerei kennt Portugal nur in betreff Fracht und Ladung (Art. 626 ff.). Brasilien: Annahme der Schiffsmannschaft wie Spanien (Art. 499), Frachtverträge kann anscheinend der Schiffer unbedingt abschliefsen (Art. 525, 526); er darf in den Häfen, wo die Reeder wohnen, keine aufsergewöhnlichen Ausgaben machen (Art. 514); Schulden darf er auswärts nur dann machen, wenn er keine Kapitalien zur Verfügung hat, weder Reeder noch Vertreter anwesend sind, die Ladungsinteressenten ihm nicht helfen, der Schiffsrat beistimmt und alles dies vor Gericht oder dem Konsul festgestellt wird (Art. 515, 516). Über die Befugnis des Schiffers zum Verkauf des Schiffs s. N. 1 zu Art. 499 und zur Verfügung über die Ladung s. N. 1 zu Art. 511.

auf Grund dieser Erweiterungen der Vollmacht geschlossenen Rechtsgeschäften persönlich verhaftet und der dritte Mitkontrahent nur im Fall des Art. 757 Nr. 8 Schiffsgläubiger. Dasselbe gilt bezüglich der Geschäfte, welche der Schiffer ohne Vollmacht schliefst, wenn infolge einer Genehmigung oder nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag, nützlichen Verwendung oder grundlosen Bereicherung der Reeder daraus haftet (Prot. S. 1883—1885). Eine Einschränkung dieser Sätze s. Nr. 5.

3. Dem vom Reeder bestellten Schiffer stehen gleich: der von ihm selbst oder einem Konsul eingesetzte Schiffer, der ohne seine Dazwischenkunft an seine Stelle tretende Steuermann vgl. Art. 483 Bem. Nr. 2, auch von ihm sonst bestellte Substituten innerhalb des Rahmens der Vertretungsvollmacht, wie der Schiffsmakler vgl. hierüber Art. 452 Bem. Nr. 27, nicht aber der Lotse vgl. Art. 478 N. 13, auch nicht der Berger vgl. Maclachlan S. 173 oder sonstige fremde Personen vgl. Art. 483 Bem. Nr. 2. Seine Vollmacht nimmt erst mit dem Antritt als Führer eines bestimmten Schiffs seinen Anfang, Wagner S 242. Ein Besitzwechsel des Schiffs ist ohne Einflufs. Der Schiffer behält trotz desselben seine Stellung nach aufsen, bis er gemäfs Art. 515 entlassen wird (vgl. Art. 517 Bem. Nr. 2). In solchem Fall kann er seine Entschädigungsansprüche allerdings nicht gegen den neuen Erwerber richten, wenn dieser nicht durch Abrede mit ihm in den Vertrag eingetreten ist (vgl. übereinstimmend Abbott p. 118, Lyon-Caën Nr. 512). Überträgt der Reeder andern Personen als dem Schiffer seine Vertretung, so haben diese nicht die gesetzlichen Befugnisse eines Schiffers vgl. Art. 452 Bem. Nr. 27, Dritten gegenüber behält der Schiffer auch dann seine Vollmacht.

4. Dafs von der Regel des Art. 495 eine Ausnahme mit Rücksicht auf die Annahme der Schiffsmannschaft (vgl. § 3 der Seemannsordnung und Bem. Nr. 2 zu derselben) gemacht wird, erklärt sich daraus, dafs der Erfolg einer Seereise zum grofsen Teil davon abhängt, dafs der Kapitän sich auf seine Leute vollständig verlassen kann. Der Abs. 2 des Artikels hat aber nur die Bedeutung, dafs die von seiten des Schiffers allein vorgenommene Anstellung der Schiffsmannschaft unter allen Umständen eine gesetzliche ist, welche der Reeder anzuerkennen und für sich gelten zu lassen hat. Es ist damit nicht ausgedrückt, dafs die Annahme der Schiffsmannschaft ausschliefslich Sache des Schiffers sei, und dafs er eine Mitwirkung des Reeders dabei nicht zu dulden brauche. Der preufsische Entwurf (Art. 440) enthielt eine derartige Vorschrift, welche man jedoch auf der Hamburger Konferenz für bedenklich hielt und deshalb beseitigte (Prot. S. 1964 f.).

Auch aus § 10 der Seemannsordnung ist eine Änderung des Gesetzes nicht zu folgern, sondern nur die Pflicht des Schiffers, die Anmusterung der Schiffsmannschaft gemäfs den Anweisungen der Reederei zu besorgen. Aber nach den zu Art. 479 Bem. Nr. 6 festgestellten Grundsätzen und nach Art. 480, wonach der

Schiffer für eine gehörige Bemannung zu sorgen hat, darf er sich keine ungenügende Schiffsmannschaft aufdrängen lassen (vgl. die ausländischen Rechte in N. 1) und mufs, wenn ihm solche nicht gewährt wird, die Schiffsführung niederlegen, wenn er sich den übrigen Interessenten nicht verantwortlich machen will. Die übrigen auf dem Schiff dauernd angestellten Personen, namentlich den ersten Ingenieur und das sonst bei der Maschine gebrauchte Personal (Maschinisten, Heizer, Feuerleute) kann der Schiffer dagegen im Heimatshafen nicht anstellen. Es pflegt die Reederei den ersteren anzustellen und diesem die Anwerbung der letzteren zu überlassen. Die Pflicht des Schiffers, für eine gehörige Bemannung des Schiffs zu sorgen (Art. 480), begreift aber auch diese für die Sicherheit eines Dampfschiffs nötigen Personen, so dafs die Grundsätze Art. 479 Bem. Nr. 6 auch hier zutreffen.

5. Da der Schiffer nach den Art. 568 ff., 593 ff., die Ladung und Löschung zu besorgen hat, so fällt es unter seine gesetzliche Vollmacht, auch im Heimatshafen die dazu nötigen Hülfskräfte anzunehmen Hans. VIII Nr. 128 (O.L.G. Hamburg 8. November 1887). Nach Art. 644 fällt es ferner unter seine gesetzliche Vollmacht, Konnossemente zu unterzeichnen und nach Art. 647 fällt darunter die Auslieferung der Ladung, welche gegen Empfangnahme der Konnossemente und der Fracht geschieht, letztere also einschliefst (vgl. Art. 615, 652 und Prot. S. 1886). Da hier eine Beschränkung nicht erwähnt ist, so ist anzunehmen, dafs der Schiffer zu allen diesen Handlungen auch im Heimatshafen berechtigt ist vgl. Hans. VIII Nr. 128 und Wagner, Handbuch S. 247. Aus seinen Konnossementen entstehen daher für den gutgläubigen Erwerber auch wegen solcher Ansprüche, die nicht unter Art. 757 Nr. 8 fallen (also z. B. aus Vordatierung), selbst dann Schiffsgläubigerrechte, wenn der Schiffer im Heimatshafen mit besonderer Vollmacht des Reeders oder ohne solche den unterliegenden Frachtvertrag abgeschlossen hat. Wenn der Erwerber des Konnossements aber wufste, dafs der Schiffer gegen oder ohne den Willen des Reeders den Frachtvertrag geschlossen, ist er als schlechtgläubig anzusehen, da in solchem Fall der Schiffer auch kein Konnossement zeichnen durfte. Dafs die Zeichnung des Konnossements in den Rahmen der gesetzlichen Vollmacht fällt, wenn auch der Frachtvertrag von dem Reeder oder von dem Schiffer auf Grund besonderer Vollmacht geschlossen war, ist namentlich für den von dem Heimatshafen des Schiffs aus betriebenen Stückgüter-Verkehr von Bedeutung.

Art. 496.

Befindet sich das Schiff aufserhalb des Heimatshafens, so ist der Schiffer Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, Bemannung, Verproviantierung und Erhaltung des Schiffs, sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen.

Diese Befugnis erstreckt sich auch auf die Eingehung von Frachtverträgen; sie erstreckt sich ferner auf die Anstellung von Klagen, welche sich auf den Wirkungskreis des Schiffers beziehen.

Neues H.G.B. § 527 übereinstimmend.

1. Wegen der allgemeinen Gesichtspunkte s. Bem. Nr. 1 und 2 zu Art. 495 und wegen des ausländischen Rechts N. 1 daselbst.

2. Die Vertretungsbefugnis des Schiffers beginnt, sobald sich das Schiff aufserhalb des Heimatshafens befindet, ohne Rücksicht darauf, ob dasselbe in einem Hafen liegt, in welchem einer der Reeder selbst wohnt oder eine Handelsniederlassung hat, oder durch einen Bevollmächtigten vertreten ist, auch ohne Rücksicht darauf, ob der Reeder oder ein Vertreter desselben zur Zeit an dem Ort, wo der Schiffer handelt, anwesend ist oder ob mit demselben ein Verkehr möglich ist, Prot. S. 1885, H.G.Z. II Nr. 8. Ob jedoch in solchen Fällen die Zuziehung oder Befragung des Reeders, beziehentlich seines Vertreters geraten ist, um den Verdacht des bösen Glaubens abzuweisen, s. unten Art. 497 Al. 2 und 500. Das Gesetz setzt auch voraus, dafs der Schiffer selbst sich mit dem Schiff aufserhalb des Heimatshafen befindet. Hat er selbst sich in den letzteren zurück begeben, so kann er nicht von dort aus verfügen, es tritt der an Bord gebliebene Vertreter an seine Stelle. Ebensowenig kann der Schiffer im voraus für die Zeit der Reise von dem Heimatshafen aus Verträge schliefsen [1]).

3. Der Schiffer hat nach Art. 496 ff. eine bald engere, bald weitere gesetzliche Vollmacht als der Korrespondentreeder (Art. 460). Er ist nicht wie der Korrespondentreeder befugt zu allen Geschäften, welche der Betrieb irgend einer Reederei, sondern nur zu solchen, welche der Betrieb derjenigen Reederei, bei der er angestellt ist, mit sich bringt, vgl. Prot. S. 1885. Er darf also z. B. von dem Frachtgewerbe nicht zur gewerblichen Beförderung von Passagieren oder zum Bugsiergewerbe übergehen und umgekehrt. Ebensowenig darf er z. B. von der Küstenfahrt zur grofsen Fahrt übergehen. Die Erkundigungspflicht des Dritten erstreckt sich also darauf, von welcher Art der dem Schiffer anvertraute Betrieb war, wobei immer nur der Betrieb der Schifffahrt, nicht weitere Unternehmungen der Reederei, z. B. Fischerei, Ein- und Verkauf von Waren in Frage kommen (vgl. Prot. S. 1896, 4474). Es besitzt also z. B. der Kapitän eines Fischdampfers nicht gesetzliche Schiffervollmacht zum Ankauf von Geräten des Fischfangs und zum Verkauf der Fische. Das Gesetz bringt diesen Gedanken genügend durch die Worte „sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen" zum Ausdruck. Unter „Reise"

---

1) Vgl. Abbott p. 127. Es kann also z. B. der Führer eines hamburgischen Schiffs vor Abgang seines Schiffs von Hamburg nach London einen dortigen Makler brieflich nicht bevollmächtigen, das Schiff für die Rückreise zu befrachten.

ist hier die ganze thatsächliche Schiffahrts-Unternehmung im Betriebe der betreffenden Reederei vom Heimatshafen bis zur Rückkehr in denselben zu verstehen Prot. S. 1893, 3769, 4474. Geht die Unternehmung von einem anderen Hafen aus, so bleibt Dritten gegenüber Endpunkt immer der Heimatshafen. Innerhalb dieses Rahmens ist der Schiffer nach aufsen unbeschränkter „Kurator des Seevermögens“ und Herr der Geschäftsführung Prot. S. 3767[2]). Es ist nach aufsen gleichgültig, ob die Reederei den ganzen räumlichen Umfang der Reise in diesem Sinne dem Schiffer aufgetragen hatte. Es sind also alle Frachtverträge, welche der Schiffer eines Frachtschiffs aufserhalb des Heimatshafens mit gutgläubigen Dritten abschliefst, gültig vgl. Prot. S. 3768, selbst wenn der Schiffer von der Reederei nur auf eine bestimmte Frachtreise ausgesandt war, und nicht den Auftrag hatte, nach Erledigung derselben andere Frachten aufzusuchen und selbst dann, wenn ihm dies untersagt war. Natürlich (vgl. Art. 495 Bem. Nr. 4) ist der Schiffer auch berechtigt, die Frachtgelder einzuziehen und etwa zu viel Gezahltes zurückzuzahlen (O.A.G. zu Lübeck 13. Januar 1870, Kier. Sammlung VI S. 10 ff.). Persönlich ist er in solchem Fall nur dann haftbar, wenn er das zu viel Gezahlte veruntreut (a. M. Lewis 2. Aufl. S. 134). Im übrigen ist der Schiffer nach aufsen befugt, nicht nur — wie der Korrespondentreeder — dasjenige zu thun, was die Reise „gewöhnlich“ mit sich bringt, sondern was dieselbe überhaupt „mit sich bringt“, d. h. alle Geschäfte vorzunehmen, „welche in einem regelmäfsigen Schiffahrtsbetrieb bald öfter, bald weniger oft (z. B. durch besondere Ereignisse hervorgerufen) vorkommen“ (Prot. S. 1896), alle Geschäfte, „die mit der Ausrüstung, Erhaltung u. s. w. in Zusammenhang stehen und nicht offenkundig anderen Zwecken dienen“ (Prot. S. 3767). Er ist dabei nicht auf das hierzu Notwendige, das augenblickliche Bedürfnis beschränkt — diese Beschränkung tritt nur bei Kreditgeschäften Art. 497 ein — [3]), der Dritte hat überhaupt nur zu prüfen, ob das, was der Schiffer beordert oder thut, den Zwecken des regelmäfsigen

2) Finnland Art. 33 erklärt den Reeder für alles verantwortlich, was der Schiffer „in den Grenzen seiner Stellung“ aufserhalb des Heimatshafens thut. Die skandinavischen Gesetze (§ 49) erklären den Schiffer im Verhältnis zu Dritten zu allen Rechtsgeschäften und Mafsnahmen befugt, welche auf die Ausführung der Reise abzielen, sowie auch das Schiff zu verfrachten.

3) Die englischen Juristen fordern aufser dem Fall der Bodmerei allerdings auch nicht den Beweis der absoluten Notwendigkeit, aber doch dafs das, was der Schiffer beorderte „*is fit and proper for the occasion*“ „*so as the owner, as a prudent man would have ordered, if present at time.*“ Dies soll nicht nur wie bei uns (vgl. den folgenden Text) im inneren Verhältnis zum Reeder, sondern auch im Verhältnis vom Reeder zum Dritten gelten. Beordert also z. B. der Schiffer Anker und Taue, so mufs nach englischem Recht der Dritte prüfen, ob diese Anschaffung, wenn nicht gerade absolut notwendig, so doch zweckmäfsig war, er mufs dies im Streitfall beweisen (vgl. Abbott p. 132, 137). Es wird also dieselbe Sorgfalt in Wahrnehmung der Interessen des Reeders von dem Dritten wie von dem Schiffer gefordert.

Schiffahrtsbetriebes des betreffenden Schiffs während der Reise dienen kann, es ist gleichgültig, ob sich der Schiffer nur aus Zweckmäfsigkeitsgründen oder aus andern Motiven zur Eingehung des Geschäfts veranlafst sieht (Prot. S. 3767). Nur der Schiffer macht sich im inneren Verhältnis zu seinem Reeder verantwortlich, wenn er mehr und anderes thut, als ein verständiger Reeder gethan haben würde, wenn er selbst hätte handeln können (vgl. N. 3). Daher ist der Schiffer z. B. befugt, eine solche Reparatur vornehmen zu lassen, welche nicht zur Wiederherstellung der Seetüchtigkeit des Schiffs, also auch nicht um dasselbe in den Heimatshafen zurückzubringen, nötig war, sondern dazu diente, dem Schiff seine bisherige Klasse zu erhalten (R.G.Entsch. XIII Nr. 23). Er ist befugt, unterwegs Verträge über Berge- und Hülfeleistung in eigener Seenot abzuschliefsen (R.O.G. Entsch. IX Nr. 106)[4]), er ist an sich auch befugt, von dem Reeder selbst geschlossene Frachtverträge, die er auswärts ausführen sollte, aufzuheben oder abzuändern (Urteil des Handelsgerichts Hamburg 3. Juli 1878 H.G.Z. XI Nr. 93, Urt. des Landgerichts Hamburg 14. Oktober 1882 Hans. III Nr. 128), er ist befugt, in der Charter zu bedingen, dafs bei der Rückreise das Schiff an einen bestimmten Makler gewiesen wird (H.G.Z. IX Nr. 130/131). Ist aus seinen Handlungen aber klar erkennbar, dafs er nicht im Interesse seines Reeders, sondern gegen dasselbe oder gar in fremdem Interesse handelt, so dient sein Handeln „offenkundig andern Zwecken", es begeht der Dritte, der sich mit ihm einläfst, eine Kollusion zum Schaden des Reeders und dieser ist nicht gebunden; so — wenn er ohne jeden ersichtlichen und vernünftigen Grund Frachtverträge aufhebt, oder z. B. durch Preisgeben des Pfandrechts ändert, vgl. Entsch. des R.G. Bd. 36 S. 2[5]),

4) Dasselbe wird man in betreff solcher Verträge annehmen müssen, welche der Schiffer zum Zweck der Bergung oder Hülfeleistung fremder Schiffe schliefst, selbst wenn damit eine Veränderung der eigenen Reise (Deviation) verbunden war. Allerdings kann er dadurch gegenüber den Versicherern und Befrachtern, sowie den Bodmereigebern schwere Verantwortlichkeit dem Schiff und sich selbst aufbürden (vgl. Art. 484 Bem. Nr. 1). Aber an sich liegen solche Verträge im Bereich des ihm anvertrauten Betriebs. Nach aufsen sind dieselben also gültig, wenn den Regeln des Textes gemäfs nicht dem Dritten klar erkennbar war, dafs er in den Bedingungen des Vertrags die Interessen seiner Reeder beschädigte, z. B. durch Festsetzung eines ganz augenscheinlich zu geringen Lohns gegenüber den möglichen Schäden, die für den Dritten erkennbar daraus entstehen konnten (vgl. R.G Entsch. Bd. 13 Nr. 33). In England hält man den Schiffer anscheinend nur dann zu diesen Verträgen befugt, wenn Police und Charter gestatten *to tow and assist vessels* (vgl. Abbott p. 129; Carver sect. 292 a).

5) Lewis 2. Aufl. S. 135 nahm an, dafs der Schiffer Frachtverträge des Reeders nur dann aufheben dürfe, wenn ein gesetzlicher Rücktrittsgrund vorliege (Art. 631 H.G.B.). Gegen das Recht der Aufhebung haben sich hanseatische Entscheidungen aus der Zeit vor dem H.G.B. erklärt: vgl. Erk. des H.G. Hamburg vom 3. Juli 1851 und 23. Oktober 1851 Ullrichs Samml. 1 Nr. 27 und 36; Entsch.O.A.G. Lübeck vom 21. Februar 1857

wenn er Zahlung der Fracht nicht zu eignen oder des Reeders Händen, sondern zu Händen des Maklers bedingt, der eine Forderung an seine Reeder hat und damit aufrechnen will, wenn er Güter frachtfrei mitnimmt[6]), wenn er in einer Charter bestimmt, dafs das Schiff nicht blofs für den Fall der Rückreise, sondern auf der Elbe überhaupt sich einem bestimmten Makler verpflichte (H.G.Z. IX Nr. 130/131). Ebenso liegt nach allgemeinen Gesichtspunkten ein arglistiges und deshalb nicht verbindliches Handeln vor, wenn dem Dritten genau bekannt war (z. B. aus Vorverhandlungen mit dem Reeder), dafs das Geschäft dem Willen des Reeders absolut zuwider sei vgl. R.G.Entsch. Bd. 15 S. 206 ff. Versicherungen auf Fracht und Havariegelder zu nehmen, ist der Schiffer gesetzlich nicht ermächtigt, ein Antrag, ihm diese Befugnis ausdrücklich beizulegen, wurde bei der Beratung abgelehnt, weil man annahm, dafs eine solche regelmäfsig Sache des Reeders sei oder durch besondere Vollmacht dem Schiffer aufgetragen werde (Prot. S. 1886 f.). — Vgl. im übrigen über die Stellung des Schiffers als Vertreter des Seevermögens Bem. Nr. 5 zu Art. 452.

4. Soweit der hiernach dem Schiffer überwiesene Wirkungskreis reicht, ist er auch befugt, Klagen anzustellen. Er kann also auch die Fracht aus den von dem Reeder selbst geschlossenen Frachtverträgen einklagen, wenn er dieselben auszuführen hat und ihm soweit die Einziehung der Fracht zusteht. Die Befugnis erstreckt sich nicht nur auf kontraktliche Ansprüche, sondern auch auf Ansprüche aus dem Schiff, z. B. durch Anseglung zugefügten Beschädigungen (Prot. S. 3784 ff.). Natürlich ist der Reeder weder von der Teilnahme am Prozefs noch von dessen Übernahme ausgeschlossen (Prot. S. 1911).

5. Der Artikel enthält Bestimmungen nur in betreff der Aktivlegitimation des Schiffers zur Vertretung des Reeders im Prozefs. Passivlegitimation zu dessen Vertreter als Verklagter besitzt er nicht in gleichem Umfange. Diese ist vielmehr auf die Fälle zu beschränken, in denen dieselbe vom Gesetz aus-

---

Seuffert XII Nr. 292 (hier war jedoch ohne ersichtlichen Grund und ohne Widerklage die Aufhebung erfolgt). Die englische Praxis ist ebenfalls dagegen, vgl. Maclachlan p. 141, Abbott p. 125–128, Carver p. 45; läfst aber doch nach den Umständen gebotene geringe Abänderungen zu und gestattet dem Schiffer z. B. im Fall eines Konkurses des Befrachters, soweit er noch nicht Ladung im Schiff hat, andere Ladung zu anderen Bedingungen zu nehmen. In Frankreich hat der Kassationshof durch Urteil vom 10. Februar 1880 Sirey 1880 1 450 den Schiffer für berechtigt erachtet, Kontrakte der Reeder zu annullieren. Im wesentlichen übereinstimmend mit dem Text Wagner S. 250. In dem im Text citierten Fall H.G.Z. XI Nr. 93 hatte das Schiff vor Beginn der Beladung einen Seeunfall erlitten, es wären zur Reparatur 8000 Thaler nötig gewesen. Die Formulierung des Rechtssatzes in der Entscheidung des Reichsgerichts erscheint nicht ganz zutreffend.

6) So die englische Praxis (Maclachlan S. 142, Abbott p. 128), welcher in diesen Fällen beizustimmen ist.

drücklich anerkannt ist, wie im Art. 697 und Art. 764. Auf der Hamburger Konferenz war seitens des Referenten der Antrag gestellt, unter die von der Befugnis des Schiffers zur Vertretung des Reeders handelnden Bestimmungen auch den Satz (Prot. S. 1894, vgl. S. 1909 ff.) aufzunehmen:

„Der Schiffsgläubiger, welcher gegen den Reeder einen Anspruch verfolgt, um aus Schiff und Fracht sich zu befriedigen, kann den Schiffer belangen, so lange dieser das Schiff führt. Ein auf diesem Wege gegen den Schiffer erwirktes Erkenntnis wird gegen den Reeder in Schiff und Fracht vollstreckt."

Als nun aber der „von den Schiffsgläubigern" handelnde Titel 11 des preufsischen Entwurfs durch die Konferenz eine vollständige Umgestaltung erfuhr, und dabei auch der den Inhalt des Art. 764 H.G.B. bildende Grundsatz aufgestellt ward, wurde die eben angeführte Bestimmung, als hierdurch vollständig ersetzt, gestrichen (Prot. S. 2927—2929). Handelt es sich also um Ansprüche, aus denen der Reeder nur persönlich haftet, so ist der Schiffer nicht zur Vertretung des Reeders als Verklagter legitimiert[7]); und es würde daher ein gegen den ersteren ergangenes Erkenntnis in das Landvermögen des Reeders nicht vollstreckbar sein (Prot. S. 4173). Es darf also z. B. eine Klage auf Rückzahlung zu viel empfangener, dem Reeder abgelieferter Fracht nicht gegen den Schiffer angestellt werden. Und eben so wenig werden die Schiffsleute sich auf ein den Schiffer verurteilendes Erkenntnis stützen dürfen, wenn sie Vollstreckung „in das der See nicht anvertraute

---

7) Wie Koch, Kommentar N. 12 zu Art. 455, der im übrigen dieselbe Ansicht vertritt, dazu kommt, eine Ausnahme zu statuieren bei Widerklagen in den Fällen, in denen der Schiffer nach Art. 496 Abs. 2 zur Anstellung der Klage legitimiert ist, ist nicht ersichtlich. Ebensowenig ist die Ansicht Ehrenbergs (S. 194 N. 69) begründet, dafs der Schiffer auch gegenüber der Geltendmachung eines nach Landesgesetz bestellten Pfandrechts passiv zur Vertretung des Reeders legitimiert sei; denn wenn der Schiffer in der Fremde auch alle „Rechtshandlungen" vornehmen darf, welche die Erhaltung des Schiffs und die Ausführung der Reise mit sich bringen, worauf sich Ehrenberg beruft, so läfst sich darunter doch nicht die Übernahme einer Klage bringen. An und für sich würde unter Rechtshandlung allerdings eine Prozefshandlung verstanden werden können, und es wurde dies auch auf der Hamburger Konferenz von einem Abgeordneten geltend gemacht (Prot. S. 3784 f.). Allein es widerspricht dies entschieden dem Sprachgebrauch des H.G.B., welches, wenn es die Vertretungsbefugnis auf Prozefshandlungen ausgedehnt wissen will, dies stets ausdrücklich hervorhebt (Art. 42, Art. 117 in Verbindung mit 114, Art. 196, Art. 227, Art. 460). Dementsprechend ist denn auch im Abs. 2 des Art. 496 die Vertretungsbefugnis des Schiffers ausdrücklich auf die Anstellung von Klagen innerhalb des Wirkungskreises desselben erstreckt worden. (Vgl. Prot. S. 1910 f., S. 3784 f.; Entsch. des Hamb. Handelsger. vom 18. Mai 1874 in der Hamb. Handelsger.-Zeit. von 1874 S. 240, vom 10. Juli 1874 eod. S. 313 f.). Eben deshalb ist es auch nicht für richtig zu halten, wenn Ehrenberg (S. 194) die Passivlegitimation des Schiffers in jedem Falle begründet findet, wo Arrest auf das Schiff gelegt ist. Vielmehr ist hierbei die Passivlegitimation nur in denselben Fällen wie sonst anzunehmen (s. Entsch. des Hamb Handelsger. vom 10. Juli 1874 a. a. O.).

Vermögen des Reeders" beantragen (Erk. des Hamburger Handelsgerichts vom 6. Dezember 1873, 11. April 1874, 11. Mai 1874 in der Hamburger Handelsger.-Zeit. von 1874 Nr. 186)[8]).

6. Wie weit der Schiffer befugt ist, Anerkennungsverträge und sonstige Anerkenntnisse abzugeben vgl. Art. 452 Bem. Nr. 5, Wechsel zu unterschreiben Art. 498 und daselbst N. 1.

Art. 497.

Zur Aufnahme von Darlehen, zur Eingehung von Käufen auf Borg, sowie zum Abschlusse ähnlicher Kreditgeschäfte ist jedoch der Schiffer nur dann befugt, wenn es zur Erhaltung des Schiffs oder zur Ausführung der Reise notwendig und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist. Ein Bodmereigeschäft ist er einzugehen nur dann befugt, wenn es zur Ausführung der Reise notwendig und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist.

Die Gültigkeit des Geschäfts ist weder von der wirklichen Verwendung, noch von der Zweckmäfsigkeit der unter mehreren Kreditgeschäften getroffenen Wahl, noch von dem Umstande abhängig, ob dem Schiffer das erforderliche Geld zur Verfügung gestanden habe, es sei denn, dafs dem Dritten der böse Glaube bewiesen würde[1]).

Neues H.G.B. § 528 übereinstimmend, nur heifst es am Schlufs:

es sei denn, dafs der Dritte in bösem Glauben war.

Diese Änderung ist nur redaktionell, ändert also an der Beweislast nichts.

1. Der Art. 497 fordert für die von ihm aufgezählten Geschäfte im Einklange mit dem R.R. *(L. 7 pr. De exercit. act. 14, 1)* und der bereits früher für das gemeine Recht bestehenden herrschenden Ansicht (s. Voigt im Neuen Archiv f. H.R. I S. 450 ff., bes. S. 466 ff. und die von demselben mitgeteilten Entscheidungen der Juristen-Fakultät zu Rostock vom 27. Juli 1854 und des O.A.G. zu Lübeck vom 22. Dezember 1855, a. a. O. S. 455 ff.), dafs ge-

---

8) Ähnliche Bestimmungen wie unser Gesetz über die Aktiv- und Passivlegitimation des Schiffers haben die skandinavischen Gesetze (§ 48, 282); Portugal Art. 509 erklärt den Schiffer als gesetzlichen Prozefsvertreter der Reeder „in jedem Lande". Im französischen *Code de commerce* fehlt eine entsprechende Bestimmung. Die Praxis nimmt (Lyon-Caën Nr. 591; Jacobs Nr. 62) aber in Frankreich wie in den anderen Ländern, deren *Code* dem französischen nachgebildet ist, an, dafs der Kapitän aktiv und passiv legitimiert sei: in Prozessen, welche sich auf *les besoins du navire et l'expédition* beziehen. In England hält man den Schiffer für legitimiert, im Ausland Frachten und Liegegelder einzuklagen (Carver sect. 44, 589). Darüber hinaus scheint man ihm eine Prozefslegitimation nicht zuzugestehen: es wird einer solchen nirgends erwähnt. Werden fremde Schiffe in England arrestiert, so sind nur die Reeder derselben zum Prozefs legitimiert, aber es gilt als Reeder *„is stated to be the owner of the ship"* jeder, der zur Lösung des Arrests Sicherheit bestellt (M.S.A. von 1894 sect. 688 Nr. 3).

1) Wegen des ausländischen Rechts s. Art. 495 N. 1.



rade das konkrete, in Frage stehende Geschäft notwendig war, um das Schiff zu erhalten oder die Reise, d. h. einschliefslich einer Rückkehr in den Heimatshafen (Art. 496 Bem. Nr. 3) von dem auswärtigen Hafen aus anzutreten oder fortzusetzen (vgl. Prot. S. 1890, 1892). Das Vorhandensein solcher Notwendigkeit braucht nicht vor Eingehung des Geschäfts unter Beobachtung bestimmter Formen festgestellt zu werden (Prot. S. 1899—1901), sondern der Dritte, welcher aus dem Geschäfte Rechte gegen den Reeder geltend machen will, kann dasselbe durch jedes geeignete Beweismittel darthun. Von diesem Nachweise ist aber die Geltendmachung des Anspruchs gegen den Reeder abhängig, dabei genügt es nicht, dafs die Notwendigkeit zur Eingehung des in Rede stehenden Geschäfts und zwar die specielle Art des zu befriedigenden Bedürfnisses dargethan wird (*L. 7 pr. § 1 De exercit. act. 14, 1*). sondern es mufs auch bewiesen werden, dafs die Verwendung gerade des Geldbetrages, um den es sich dabei handelt (wenn auch selbstverständlich nicht auf Heller und Pfennig *L. 7 pr. L. 1 § 10 De exercit. act. 14, 1*), erforderlich war (Entsch. des R.O.H.G. XXV S. 49). Ein jedes der hier in Rede stehenden Geschäfte ist daher nur bis zu dem Betrage für den Reeder rechtsverbindlich, „dessen Verwendung notwendig gewesen" (Prot. S. 1905 f.). Bei der Bodmerei kann dieser Beweis durch Erfüllung gewisser Formen erleichtert werden vgl. Art. 686.

2. Unter den Kreditgeschäften, von denen der Artikel spricht, sind alle solche Geschäfte, einschliefslich der Bodmerei zu verstehen, bei denen gleich bei Eingehung Kredit bedungen wird oder deren Gegenstand ein bares Darlehen ist. Es fallen also nicht darunter Käufe des Schiffers, bei denen die Erfüllung Zug um Zug geschehen soll. Wenn der Schiffer bei solchen Geschäften rechtswidrig die Gegenleistung verweigert, was in der Regel gegen fremde Schiffe Arreste zur Folge haben wird, so liegt kein Kreditgeschäft vor: der Dritte hat also den im Art. 497 erforderten Beweis des Bedürfnisses nicht zu führen, wenn er das Schiff in Anspruch nimmt. Er kann sich aber durch diesen Beweis als Schiffsgläubiger einen besseren Rang (Art. 757 Nr. 7 statt Art. 757 Nr. 9) verschaffen. Liegt ein Kreditgeschäft vor, so ist dasselbe überhaupt unverbindlich für den Reeder, wenn nicht der in Art. 497 erforderte Beweis geführt wird. Eine besondere Stellung nimmt das Kreditgeschäft ein, welches der Schiffer durch Verbodmung oder Verfügung über Ladungsteile abschliefst (Art. 507, 509, 510).

3. Das Bedürfnis, dessen Vorhandensein das Gesetz fordert, kann bei den gewöhnlichen Kreditgeschäften ein weiteres sein wie bei der Bodmerei. Bei beiden kann es sich auf die „Ausführung der Reise", bei ersteren auch auf die „Erhaltung des Schiffs" beziehen. Bedürfnisse letzterer Art können mit dem Bedürfnis ersterer Art zusammenfallen, da ohne das Schiff die Reise nicht ausgeführt werden kann. Aber es ist dies nicht not-

wendig der Fall. Es kann die Reise selbst aufgegeben und der Beschlufs gefafst sein, das Schiff zu verkaufen: bis zum Verkauf können aber Ausgaben zu seiner Erhaltung nötig sein. Es kann ferner die Lage so sein: dafs die Beendigung der Reise mit dem beschädigten Schiff noch möglich ist, aber nur so, dafs es im Heimatshafen als „blofses Wrack“ [2]) ankommt (Prot. S. 3769). In solchen Fällen ist zwar ein gewöhnliches Kreditgeschäft, aber keine Bodmerei zur Deckung der Kosten einer Erhaltung zulässig, die in dem zuletzt gedachten Fall soweit als „notwendig“ anzusehen ist, dafs das Schiff auch noch im Heimatshafen in seetüchtigem Zustande anlangt.

4. Ein Bedürfnis zur Ausführung der Reise liegt namentlich dann vor, wenn unerläfsliche Reparaturen, Ausrüstungsgegenstände, Kohlen, Proviant zu beschaffen sind, um die Reise auszuführen oder Deckung der Heuer für die Reise von dem Hafen, wo das Schiff liegt, bis nach Hause einschliefslich eines Aufenthalts im Nothafen (Prot. S. 1892) nötig ist. Sind durch Beschaffung solcher Dinge Schulden kontrahiert, so ist die Aufnahme eines Darlehens zur Bezahlung dieser Schulden nicht als ein zur Ausführung der Reise notwendiges Kreditgeschäft anzusehen, selbst dann nicht, wenn das Schiff ohne diese Bezahlung durch Arrest festgehalten und dadurch gehindert wird, in die Heimat zurückzukehren. Ebensowenig liegt im Sinne des Gesetzes die Befriedigung eines Bedürfnisses zur Ausführung der Reise dann vor, wenn das Schiff wegen anderer Schulden, z. B. aus einer Ansegelung auswärts beschlagnahmt ist und der Schiffer die zur Aufhebung der Beschlagnahme erforderlichen Summen darleiht[3]). Es mufs dem Reeder überlassen bleiben, ob er das

---

2) Natürlich nicht wörtlich zu verstehen.

3) Von Lewis 2. Aufl. II S. 8 wird im Titel von der Bodmerei dagegen der Standpunkt vertreten, dafs Befreiung von drohendem oder ausgebrachtem Arrest selbst wegen Schulden früherer Reisen unter Art. 497 falle. Diese Ansicht ist durch Hinweis auf angeblich englische Praxis motiviert. Letztere steht aber auf dem gerade entgegengesetzten Standpunkt; so wie der obige Text: Maclachlan S. 153, Abbott S. 167 und die dort citierten Entscheidungen. Mit Recht führt der Richter Stowell (Maclachlan p. 153 N. 7) aus, dafs sonst jeder Anspruch in fremden Häfen die Grundlage einer Bodmerei abgeben und dadurch die übrigen Schiffsgläubiger verdrängen könne, da Arrest wegen jeden Anspruchs gegen fremde Schiffe möglich ist. Wollte man zur Bezahlung früherer Schulden (z. B. einer älteren Bodmerei) wieder neue Bodmerei zulassen, so würden sich ferner die Prämien und Zinsen häufen und alles aufzehren (vgl. Abbott p. 168). In Frankreich (vgl. *Code de comm.* Art. 234, 191 Nr. 7; Lyon-Caën N. 571) ist direkter Schiffsbedarf der laufenden Reise — z. B. Reparaturen, Proviant — ebenfalls Voraussetzung jedes privilegierten Kreditgeschäfts. Dasselbe gilt von den übrigen Art. 495 N. 1 citierten Gesetzen. Es darf also der Wortlaut unseres Gesetzes „zur Ausführung der Reise nötig“, der übrigens ganz mit der englischen Rechtsregel „*necessary to prosecute the voyage*“ übereinstimmt, nicht irre machen und zu solcher exorbitanten Ausdehnung des Begriffs der Notgeschäfte im Sinne des Art. 497 verleiten. Leistungen zur Auslösung aus Feindeshand u. s. w. gehören ebenfalls nicht hierher (vgl. Art. 708 Nr. 6, 508 H.G.B.).

Schiff durch Nachschüsse frei machen oder dasselbe den Gläubigern Preis geben will. Er kann auch allenfalls die Arrestgläubiger gegen Abtretung ihrer Rechte befriedigen vgl. Art. 452 Bem. Nr. 10. Die nachträgliche Ausbedingung eines Kredits für eine anfangs ohne solchen kontrahierte Schuld würde dem Gläubiger natürlich die Schiffsgläubigerrechte nicht entziehen, welche er schon besafs (vgl. oben Nr. 3)[4].

5. Das Gesetz fordert nur den Nachweis der Notwendigkeit des Geschäfts (meistens durch vorhergehende Verklarung Prot. S. 1900), nicht auch den der wirklichen Verwendung der dadurch erhaltenen Mittel in den Nutzen des Reeders. Wie schon nach R.R. *(L. 1 § 9 De exercit. act. 14, 1)*, so hat auch nach dem H.G.B. der Reeder für die Rückzahlung des Darlehens und Bodmereigeldes einzustehen, selbst wenn der Schiffer dasselbe veruntreut haben sollte, weil es dem Darleiher nicht zuzumuten ist, „die Verwendung des Geldes zu kontrollieren“, und die Aufstellung eines solchen Verlangens im Gesetze gerade die Interessen der Reeder empfindlich schädigen mufs, indem unter dieser Voraussetzung „jedermann Bedenken tragen wird, dem Schiffer Geld zu leihen“ (Prot. S. 1905). Aus eben demselben Grunde ist auch davon Abstand genommen, die Gültigkeit des Geschäfts abhängig zu machen von der Zweckmäfsigkeit der unter mehreren Kreditgeschäften (vgl. Bem. zu Art. 508 und Art. 509) getroffenen Wahl oder von dem Umstande, dafs das erforderliche Geld dem Schiffer nicht zur Verfügung gestanden[5]).

Böser Glaube im Sinne des Artikels liegt nur dann vor, wenn der Dritte wufste, dafs der Schiffer gegen seine gesetzliche Vollmacht handle. Grobe Fahrlässigkeit (Wissen-Müssen)

---

4) In England läfst man nachträgliche Bodmerei für eine Schuld zu, welche, z. B. nach dem fremden Recht des Orts, wo das Schiff die Schuld kontrahierte, bereits durch ihre Eingehung privilegiert war (vgl. Maclachlan p. 153). Bei uns wird man eine solche — falls sie nicht vorher bedungen war — ablehnen müssen, soweit dadurch die Rechte anderer Schiffsgläubiger verändert werden würden, was nicht blofs durch die Bodmereiprämie, sondern auch dadurch geschehen könnte, dafs die Verbodmung über die laufende Frachtreise (Art. 760 H.G.B.) hinaus auf spätere Frachtreisen, welche das Schiff noch vor Rückkehr in den Heimatshafen machen soll und somit auch auf die Frachten dieser Reise erstreckt wird (vgl. Art. 762, Prot. S. 4167).

5) Ebenso die anglo-amerikanische Praxis (Maclachlan S. 148 f.); bei denjenigen Gesetzen, welche von einer besonderen Form (*procès verbal* der Schiffsoffiziere, Autorisation vgl. Art. 495 N. 1) die Befugnis des Schiffers abhängig machen, versteht sich von selbst, dafs mehr als die Erfüllung dieser Form nicht verlangt wird (vgl. Desjardins II Nr. 509). Die skandinavischen Gesetze (§ 49), Finnland (Art. 33) legen dem Gläubiger nicht den Beweis der Notwendigkeit auf, ihm mufs böser Glaube stets bewiesen werden. Davon macht Finnland (Art. 124) nur bei der Bodmerei eine Ausnahme, fordert aber auch hier den Beweis der Verwendung des Geldes nicht. Portugal fordert dagegen den Nachweis der Verwendung (s. Art. 495 N. 1).

kann hier dem Wissen nicht gleichgestellt werden (vgl. R.G.Entsch. Bd. 21 S. 165/166[6]).

6. Ist der Reeder oder ein Vertreter desselben am Platz, so kann es unter Umständen für den Dritten geraten sein, nicht ohne Zuziehung desselben mit dem Schiffer zu verhandeln, um den Verdacht des bösen Glaubens von sich abzuwenden. Es kann dies aber auf keinen Fall mit Ehrenberg (Beschränkte Haftung S. 184, 199) als Regel aufgestellt werden. Mifstraut der Reeder seinem Schiffer, so mag er ihn entlassen. Thut er dies nicht, so kann — wenn nicht ganz besondere Gegengründe vorliegen — jeder Dritte den Schiffer nach wie vor als den Vertrauensmann des Reeders ansehen. Den Abschlufs mit dem Schiffer wird der Dritte meistens vorziehen, um sich den Erwerb der Schiffsgläubigerrechte zu sichern.

Art. 498.

Auf den persönlichen Kredit des Reeders Geschäfte abzuschliefsen, insbesondere Wechselverbindlichkeiten für denselben einzugehen, ist der Schiffer nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht (Art. 452 Ziff. 1) befugt. Verhaltungsmafsregeln und dienstliche Anweisungen, welche der Schiffer vom Reeder erhält, genügen nicht, die persönliche Haftung des Reeders dem Dritten gegenüber zu begründen.

Neues H.G.B. § 529 übereinstimmend.

1. Der Art. 452 hat bereits den Satz aufgestellt, dafs der Reeder aus den Rechtsgeschäften, die der Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse abgeschlossen hat — abgesehen vom Heuer-

6) Andrerseits wird aber jedes Kreditgeschäft mit dem Schiffer im Hinblick auf die wirkliche Ausführung einer bestimmten Reise und zu dem Zweck geschlossen, dafs mit Hülfe der gewährten oder anderer Mittel das Bedürfnis wirklich gedeckt werde, mit Rücksicht auf welches der Kredit gewährt wird. Daran hat der Kreditgeber ein eigenes Interesse, weil er sich nur an das Schiffsvermögen halten kann. Wird die Reise aufgegeben (z. B. das Schiff wird nach Gewährung des Kredits kondemniert), so wird keine oder nicht volle Fracht verdient: dieselbe geht also als Pfand verloren. Wird eine Reparatur unterlassen, nachdem das Geld dazu gegeben war, so gewinnt das Schiff als Pfand nicht den Wert, den es gewinnen sollte. Es mufs als Vertragsabsicht angesehen werden, dafs in solchen Fällen der Kreditgeber berechtigt sein sollte, das Geschäft aufzuheben und Rückgabe seines Geldes zu fordern; dieser Anspruch geht gegen den Reeder persönlich, wenn und soweit dessen Landvermögen durch das Geld bereichert ist, vgl. Ehrenberg S. 307, 308, 313 (Konstruktion abweichend), R.G.Entsch. Bd. 24 Nr. 32, Urteil 7. Mai 1897 Jur. Wochenschr. S. 328 Nr. 19, § 812 B.G.B. Will der Kreditgeber aber das Geschäft nicht aufheben, so kann er neben der Geltendmachung seines Schiffspfands, soweit der Schiffer die Schuld trägt, dafs die Reise nicht vollendet oder die Reparatur nicht geschehen ist, gemäfs Art. 479 H.G.B. von diesem Schadensersatz fordern und soweit der Reeder die Schuld trägt, auch von letzterem persönlich (Art. 452 Schlufssatz, Art. 479 Abs. 3). Für die Bodmerei gelten noch die besonderen Bestimmungen der Art. 693—696, 699 H.G.B. (§§ 692—695, 698 neues H.G.B.).

kontrakt, — nur mit Schiff und Fracht haftet. Der Art. 498 verbietet nun geradezu dem Schiffer, ohne eine darauf bezügliche Vollmacht auf den persönlichen Kredit des Reeders Geschäfte einzugehen. Thut er dies dennoch, so überschreitet er seine Befugnis und wird demgemäfs selbst (nach Art. 502 Abs. 2) durch das Geschäft verpflichtet; zugleich ist das auf Begründung einer persönlichen Haftung des Reeders gerichtete Geschäft unwirksam. Damit ist aber nicht gesagt, dafs durch ein solches, auch wenn die Voraussetzungen vorliegen, unter denen sonst der Schiffer den Reeder verpflichtet, nicht einmal die Haftung mit Schiff und Fracht begründet würde; denn dem Verbot des Gesetzes, auf den persönlichen Kredit des Reeders Geschäfte einzugehen, wird dadurch volle Wirksamkeit verschafft, dafs das Geschäft soweit für kraftlos erklärt wird, als es der Schiffer nicht als Schiffer, sondern nur als Specialbevollmächtigter des Reeders eingehen konnte. Auch der Wortlaut des Gesetzes steht hiermit nicht in Widerspruch. Die von Lewis in der ersten Auflage seines Kommentars und in Endemanns Handbuch IV S. 85 verteidigte Ansicht, dafs ein derartiges Geschäft für den Reeder überhaupt nicht verpflichtend wäre, eine Auffassung, die allerdings von einer Seite auf der Hamburger Konferenz (Prot. S. 3768) als dem Wortlaut der Bestimmung entsprechend bezeichnet wurde, ist in der zweiten Auflage von ihm zurückgenommen (vgl. auch Prot. S. 1887 f., 3768 f.). Der dritte Mitkontrahent kann aber auch, wenn er noch nicht erfüllt hat, die Erfüllung weigern. Dafs vom Schiffer ohne Vollmacht eingegangene Wechselverbindlichkeiten keine verpflichtende Kraft für den Reeder haben, ergiebt sich auch von diesem Standpunkt aus (vgl. unten Nr. 3).

2. Die Vollmacht, welche den Schiffer zur Abschliefsung von Geschäften auf den persönlichen Kredit des Reeders ermächtigt, mufs aber eine ausdrückliche sein, soweit diese Geschäfte solche sind, die er an sich auf Grund der gesetzlichen Vollmacht schliefsen könnte (vgl. Art. 495 Bem. Nr. 2); sie darf — wie das Gesetz besonders hervorgehoben hat — nicht bereits dann angenommen werden, wenn der Reeder „dem Schiffer, sei es im voraus für eventuelle Fälle, sei es auf stattgehabte Anfrage für den einzelnen Fall, Instruktionen und Verhaltungsmafsregeln erteilt hat“ (Prot. S. 3779—3781). Der Vollmacht steht natürlich die Genehmigung gleich (vgl. hierzu Bem. Nr. 26 zu Art. 452).

3. Wechsel auf den Reeder ziehen kann der Schiffer auch ohne besondere Vollmacht, da der erstere dadurch nicht verpflichtet wird, den auf ihn gezogenen Wechsel zu acceptieren. Weigert der Reeder das Accept, so ist der Schiffer persönlich aus dem Wechsel verpflichtet, er mufs daher das Trassieren unterlassen, wenn er nicht dazu besonders ermächtigt und somit der Acceptation sicher ist (Prot. S. 1887 und 1888). Der Schiffer ist aber selbst dann für den Fall einer Zahlungsunfähigkeit des Reeders durch seine persönliche Unterschrift gefährdet. Acceptiert der Reeder

nur unter Beschränkung auf Schiff und Fracht, so ist nach Art. 22 W.Ordn. sofortiger Regreſs gegen den Schiffer zulässig. Ein „Ziehen zu Lasten des Schiffs“ halte ich gegen Wagner S. 258 N. 6 nicht für zulässig, weil nach Art. 4 Nr. 7 W.O. nur eine bestimmte Person oder eine Firma Bezogener sein kann. — Hat der Reeder den Schiffer dagegen ermächtigt, für ihn persönlich Wechselverbindlichkeiten einzugehen, so kann er Wechsel in Vollmacht des Reeders zeichnen, aus denen er persönlich nicht verpflichtet wird [1]). Handelt es sich um eine Reederei, so pflegt der Korrespondentreeder den Schiffer zu ermächtigen, für ihn zu zeichnen oder auf ihn zu ziehen (Cropp in Heises und seinen jurist. Abh. I S. 511). Unterschreibt der Schiffer ohne Vollmacht einen Wechsel „in Vollmacht“ des benannten Reeders, so haftet er nach Art. 95 W.Ordn. stets persönlich.

Art. 499.

Die Befugnis zum Verkaufe des Schiffs hat der Schiffer nur im Falle dringender Notwendigkeit und nachdem dieselbe durch das

---

1) Auch nach anglo-amerikanischem Recht ist der Schiffer nicht ohne besondere Vollmacht berechtigt, für den Reeder Wechsel zu zeichnen (Maclachlan p. 142; Parsons II p. 14). In Frankreich hält man es für zulässig, daſs der Kapitän auch ohne besondere Vollmacht Wechsel als solcher, d. h. als Vertreter des Reeders unterzeichnet, es genügt, wenn irgendwie aus dem Wechsel hervorgeht, daſs er nur als Kapitän des Schiffs gezeichnet hat, um seine persönliche Verbindlichkeit auszuschlieſsen, der Reeder seinerseits kann sich auch wegen der Verbindlichkeit aus solchen Wechseln durch Abandon befreien, aber sie gewähren kein Schiffsgläubigerrecht (*privilège*), weil solches den Nachweis der Notwendigkeit durch *procès verbal* (vgl. Art. 495 N. 1) voraussetzt (vgl. Desjardins II Nr. 510; Lyon-Caën Nr. 575). Chile Art. 898 Nr. 9 hält es schon für genügend, um die persönliche Verbindlichkeit des Schiffers auszuschlieſsen, wenn in dem Wechsel sich die Klausel findet „Wert empfangen für Rechnung des Schiffs“ oder eine gleichbedeutende Klausel; der Reeder ist aus diesem Wechsel zum Abandon befugt, und der Gläubiger ist bevorrechtigt, da das Privileg nicht von dem Nachweis der Notwendigkeit der Schuld abhängig ist (Art. 879, 839 N. 7). Bei uns ist nach Art. 496 die Kontrahierung einer formalen Wechselschuld als Schiffsschuld durch den Schiffer ausgeschlossen, da sowohl die Haftung des Reeders wie das Vorrecht von dem Beweis der materiellen Schuld und ihrer Notwendigkeit abhängig ist. An sich sind alle Wechsel, die deutsche Schiffer als solche — ohne besondere Vollmacht — gezeichnet haben, gegenüber dem Reeder ungültig. Vor dem H.G.B. war man in Hamburg anderer Ansicht (Ullrich, Samml. seerechtl. Entsch. Nr. 199). Aber es haftet der Regel nach auch der Schiffer aus solchem Wechsel nicht, den er „als Führer des Schiffs etc.“ „für das Schiff etc.“ oder mit einem ähnlichen Zusatz vollzogen hat, da ein derartiger Wechsel überhaupt ungültig ist, weil das Erfordernis des Art. 4 Nr. 5 W.O. fehlt (vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 20 S. 91; R.G.Entsch. Bd. 18 S. 114), also Art. 95 W.O. nicht zur Anwendung kommt. Unklar ist die Ansicht des O.L.G. Hamburg in den Urteilen Hans. XVI Nr. 33, XVII Nr. 37. Enthalten die Wechsel, wie häufig, das Schuldbekenntnis empfangener Darlehen oder Frachtvorschüsse, so können diese Wechsel — wenn ersterenfalls auſserdem die Notwendigkeit bewiesen wird — als Schuldbekenntnis und wenn Verpfändungen z. B. der laufenden Fracht sich darin finden, auch als Pfandurkunden Wert haben.

Ortsgericht nach Anhörung von Sachverständigen und mit Zuziehung des Landeskonsuls, wo ein solcher vorhanden, festgestellt ist.

Ist keine Gerichtsbehörde und auch keine andere Behörde, welche die Untersuchung übernimmt, am Orte vorhanden, so hat der Schiffer zur Rechtfertigung seines Verfahrens das Gutachten von Sachverständigen einzuholen und, wenn dies nicht möglich ist, mit anderen Beweisen sich zu versehen.

Der Verkauf mufs öffentlich geschehen.

Neues H.G.B. § 530 übereinstimmend, nur ist „*Landeskonsuls*“ durch „*deutschen Konsuls*“ ersetzt.

1. Der Verkauf des Schiffs fällt an sich nicht in den Geschäftskreis des Schiffers, weil er „kein zum Betriebe der Reederei gehöriges Geschäft, sondern die Einstellung dieses Betriebes ist“ (Cropp in Heises und seinen jur. Abh. I S. 464; Motive S. 238). Und so ist denn in den älteren Seerechtsquellen der Verkauf des Schiffs dem Kapitän regelmäfsig unbedingt verboten (s. Seerecht von Oleron Art. 1 — Pardessus, Collektion I S. 323 f. —; Seerecht von Wisby Art. 15, 17 — a. a. O. S. 470 f., 471 f. —; vgl. Pöhls I S. 147 f.). Vereinzelt wird jedoch schon frühzeitig dem Schiffer die Befugnis dazu, wenn es die Umstände verlangen, eingeräumt (Consolato del mare c. 211 letzter Abs. — Pardessus II S. 262 — wegen sehr hohen Alters des Schiffs), und in den neueren Seerechten ist diese Ermächtigung die Regel geworden (vgl. Kaltenborn I S. 158 ff.)[1]. Jedoch gilt der Grundsatz des

1) Während noch die *Ordonnance de la marine* II, 1 Art. 19 dem Kapitän ohne Vollmacht der Reeder den Verkauf des Schiffs unbedingt verboten hatte, gestattet der franz. *Code de comm.* Art. 237 denselben im Falle von *innavigabilité légalement constatée.* (Vgl. Ruben de Couder II S. 447 f. N. 99—104; *L'innavigabilité est constatée par des experts, anciens navigateurs, nommés par le juge du lieu, et prononcée par ce juge, c'est à dire en pays français par le tribunal de commerce ou le juge de paix, à l'étranger par le consul, vice-consul ou agent français; enfin à défaut par l'autorité du lieu. — Et il est de principe, que cette déclaration est souveraine, de telle sorte que celui qui achète le navire du capitaine après qu'elle est intervenue, n'a pas à craindre d'être inquiété par les propriétaires; sauf, bien entendu, le cas de dol ou de fraude de la part de l'acheteur* — N. 101 —. Öffentlicher Verkauf ist nicht notwendig; wennschon dies von einer Seite behauptet ist — N. 102 —.) Ebenso u. a. holländ. H.G.B. Art. 376; belg. Art. 27; brasil. Art. 531; finnländ. Art. 49 Abs. 2. Portugal Art. 513. Spanien Art. 579. Mexico Art. 643, Chile Art. 845 ff. ordnen auf Antrag des Schiffers im Falle der Reparaturunfähigkeit gerichtliche Versteigerung des Schiffs an. Das anglo-amerikanische Recht läfst Verkauf durch den Schiffer im Falle dringender Notwendigkeit ohne Autorisation nur dann zu, wenn wegen dringendster Gefahr im Verzuge eine *communication with the owner's* (Brief, Telegraph) nicht möglich war. Eine „Kondemnation“ kennt es nicht (Abbott p. 8—24; Maclachlan p. 164 ff.; Parsons II p. 14). Die skandinavischen Gesetze (§§ 41, 50) lassen im Fall der Reparaturunfähigkeit, die durch Besichtiger zu konstatieren ist, den Verkauf durch den Schiffer zu, der öffentlich geschehen mufs. Rufsland (Art. 250) gestattet den Verkauf in den Fällen des Art. 57 des Konsularreglements. Italien (Art. 513) ordnet ebenfalls öffentlichen Verkauf an, Voraussetzungen wie in Frankreich. Ebenso Rumänien (Art. 523). Die im Art. 767 Nr. 2 unseres H.G.B. bestimmte

unbedingten Verbots an den Schiffer, ohne besondere Genehmigung das Schiff zu verkaufen noch für Österreich-Ungarn (Ed. pol. Tit. I Art. II § 35).

2. Bei dem Notverkauf eines Schiffs durch den Schiffer sind verschiedene Interessen beteiligt, nämlich das Interesse a. des Reeders, b. der sonstigen im Art. 479 genannten Reiseinteressenten, insbesondere des Bodmereigebers (Art. 693 H.G.B.), c. der Schiffsgläubiger überhaupt (vgl. Art. 767 H.G.B.), endlich d. des Käufers des Schiffs. Eine persönliche Verantwortlichkeit des Schiffers im Fall eines ordnungswidrigen Verkaufs besteht gegenüber dem Reeder (vgl. unten Nr. 6) und den sonstigen Reiseinteressenten, denen er für Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers haftet[2]); dem Käufer haftet der Schiffer, wenn er ohne die gesetzlichen Voraussetzungen (also unbefugt) verkauft und dieser daher gezwungen wird, entweder dem Reeder oder den Schiffsgläubigern das Schiff zurückzugeben (Art. 502 Abs. 2). Der Schiffer darf sich bei der Vornahme des Verkaufs daher nicht einseitig von dem vermeintlichen Interesse des Reeders leiten lassen. Bei der schlechten Lage der Segelschiffahrt wird dem Reeder häufig der Notverkauf des Schiffs erwünscht sein, wenn er hoffen kann, von den Versicherern die Differenz zu erhalten (vgl. unten Nr. 3). Selbst eine Zustimmung des Reeders zum Notverkauf entbindet den Schiffer nicht von der

---

Wirkung des Verkaufs auf die Rechte der Schiffsgläubiger kennen nur die skandinavischen Gesetze, Spanien, Mexico, Chile (vgl. Bem. zu Art. 767).

2) Anderer Meinung ist Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 259 (dem sich Schröder [Goldschmidt Zeitschr. Bd. 32 S. 248] gegen Wagner, Handbuch S. 259 polemisierend anschliefst) —, welcher annimmt, dafs eine Haftung im Fall ordnungswidrigen Verkaufs nur gegenüber dem Reeder und dem Bodmereigläubiger, nicht gegenüber den sonstigen Reiseinteressenten bestehe, da der Verkauf des Schiffs nicht zu den Handlungen gehöre, durch welche sich ihm nach dem Art. 479 der Schiffer haftbar mache, vielmehr lediglich eine interne Handlung zwischen ihm und dem Reeder sei. Dieser Ansicht, die mit der unrichtigen Auffassung, dafs die kontraktliche Ersatzforderung, welche dem Reeder gegenüber dem Schiffer zustehe, zum Seevermögen gehöre (vgl. Art. 452 Bem. Nr. 15), ist Lewis bereits in Endemanns Handbuch IV S. 86 f. N. 34 und in der 2. Aufl. dieses Kommentars I S. 143 entgegengetreten. Allerdings haftet der Schiffer dem Bodmereigeber in weiterem Umfang, als den sonstigen, in Art. 479 genannten Personen (vgl. Bem. Nr. 1 zu Art. 479 und Bem. zu den Art. 693 und 694). Dieser Unterschied kommt hier aber nicht in Betracht. Ein Notverkauf, welcher die Ausführung einer begonnenen Reise hindert, kann die Interessen derjenigen Reiseinteressenten, welche auf Beendigung der Reise einen vertragsmäfsigen Anspruch haben (Befrachter, Passagiere), schädigen (vgl. Art. 630, 669). Die Gläubiger aus Kreditgeschäften sind hieran insofern beteiligt, als auch ihnen die Fracht als Objekt ihrer Befriedigung verloren geht, und ihre Interessen können ferner dadurch verletzt sein, dafs der Schiffer bei dem Verkauf zwar die gesetzlichen Regeln einhält und somit die Rechtsfolge, welche Art. 767 Nr. 2 bestimmt (Erlöschen des Pfandrechts am Schiff und Eintritt des Erlöses an dessen Stelle) eintritt, aber durch Verletzung der nötigen Sorgfalt bei Vornahme des Verkaufs ein Mindererlös erzielt wird. Den übrigen Schiffsgläubigern ist der Schiffer in einem solchen Fall nur bei arglistigem Handeln haftbar.

Pflicht eigener Prüfung. Eine solche würde ihn nur vor Regreſsansprüchen des Reeders, nicht aber der Reiseinteressenten (Art. 479, vgl. Bem. Nr. 6 zu demselben Artikel) und des Käufers — wenn die Schiffsgläubiger diesem das Schiff entziehen — schützen. Denn auch gegenüber dem Käufer bleibt der Notverkauf trotz Zustimmung des Reeders ein unbefugter, wenn dabei gegen Art. 499 verstoſsen wird; der Schiffer verspricht aber dem Käufer auf Grund der Legalvollmacht des Art. 499 Befreiung von allen Schiffsschulden, er handelt dabei insoweit als ein an die Stelle des Richters (vgl. Art. 767 Nr. 1) tretendes amtliches Organ und haftet dem Käufer auch dafür, daſs sein Verkauf diese befreiende Wirkung vermöge der Erfüllung formaler Voraussetzungen besaſs. Indirekt sind endlich auch die Versicherer des Schiffs am Verkauf beteiligt, da an sie (vgl. oben) die Verpflichtung herantreten kann, in gewissen Fällen den Notverkauf (vgl. unten Nr. 3) gegen sich gelten zu lassen. Zu dem Schiffer stehen die Versicherer aber in keinem Rechtsverhältnis. Ihre Zustimmung zum Verkauf hat nur Wert für den Reeder, da durch eine solche Einwendungen gegen den Versicherungsanspruch abgeschnitten werden.

3. Eine dringende Notwendigkeit im Sinne des Artikels liegt vor:

a. in den Fällen des Art. 444 (Prot. S. 1912 ff.; R.O.H.G. Bd. 12 S. 398 ff., Bd. 16 S. 105 ff.; Reichsger.-Entsch. Bd. 21 S. 83 ff.).

b. wenn das Schiff festsitzt[2a]) und nur unter Aufwendung auſserordentlicher Mittel — welche das Rettungswerk als gewagte Spekulation erscheinen lassen würden — möglicherweise abgebracht oder gehoben werden könnte, in welchem Fall im Versicherungsrecht (vgl. Art. 858 ff.) von einem Totalverlust die Rede ist (Art. 444 Bem. Nr. 2), vgl. R.O.H.G. Entsch. Bd. 18 S. 281 ff.; Reichsger.Entsch. Bd. 13 Nr. 31 Hans. XI Nr. 63;

c. wenn andere Umstände den Verkauf als gebieterische Notwendigkeit erscheinen lassen (Prot. S. 3783 ff.), z. B. die Unmöglichkeit, in einer absehbaren Zeit die zur Bedienung des Schiffs erforderliche Mannschaft zusammenzubringen.

4. Die Formvorschriften, welche das Gesetz zur Feststellung der Notwendigkeit aufstellt, sind, abgesehen von den Ausnahmefällen des Art. 499 Abs. 2 Schluſssatz, unerläſslich. Es kann also, abgesehen von diesen Ausnahmen, das Vorhandensein der dringenden Notwendigkeit nur durch diese Formen bewiesen werden. Das Gesetz drückt aber durch die Worte: „im Fall dringender Notwendigkeit und nachdem dieselbe — festgestellt ist“, insbesondere durch das Wort „und“, welches gerade

2a) Für den Verkauf in gesunkenem Zustand wird keine Kondemnation nötig sein (Hans. XI Nr. 63 S. 176). Der Schiffer wird aber doch möglichst sich über die Aussichten einer eigenen Bergung Gutachten verschaffen müssen, um den Verkauf zu rechtfertigen, auch mit den Versicherern möglichst konform zu handeln haben.

zu diesem Zweck eingeschaltet wurde (Prot. S. 1915 unten), aus, dafs der lediglich formale Ausspruch der Gutachter oder der Behörde allein nicht genügen sollte (vgl. Entsch. O.A.G. Lübeck vom. 30. Dezember 1867 Kier. III S. 1003 ff.)[3]). Allerdings gilt die Regel, dafs an Havarieplätzen in formell tadelloser Weise aufgenommene Besichtigungs- und Begutachtungsdokumente das allein zulässige Material für die Beurteilung des Thatsächlichen bilden, so dafs — abgesehen von Betrug oder ähnlichem Vorkommnis (z. B. die vernommenen Sachverständigen kaufen selbst das Schiff, Abbott S. 15, Irreleitung durch falsche Aussagen oder Vorspiegelungen) — weder die Richtigkeit des technischen Urteils der Sachverständigen und der auf Grund dieser Urteile erkennenden Behörde angezweifelt noch ein Gegenbeweis geführt werden kann (R.O.H.G.Entsch. Bd. 12 S. 402 ff. und die dort citierten Erkenntnisse). Aber es mufs der formale Ausspruch, „dafs ein Fall dringender Notwendigkeit zum Verkauf vorliege und demgemäfs dem Schiffer die Befugnis zum Verkauf erteilt werde", oder „dafs das Schiff reparaturunfähig" sei u. s. w. (Kondemnation), vgl. R.G.Entsch. Bd. 21 S. 88, in schlüssiger Weise begründet sein, wozu die blofse Aufzählung gewisser Schäden oder sonstiger Thatumstände ohne eine Darlegung, weshalb denn wegen derselben der Verkauf notwendig oder das Schiff reparaturunwürdig oder unabbringbar u. s. w. sei, nicht genügt, es sei denn, dafs aus dieser Aufzählung selbst auch die Notwendigkeit des Verkaufs sich ganz von selbst klar ergiebt (z. B. wenn das Resultat der Besichtigung dahin zusammmengefafst wird, dafs das Schiff ein „vollständiges Wrack" sei, vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 16 S. 105 ff., IV S. 90 ff.). — Es ist also Sache des Schiffers, darauf zu achten, dafs er den Verkauf nicht früher vornimmt, bevor er im Besitz solcher gehörig begründeten Kondemnation ist. Leidet die Begründung an Mängeln, so dürfte es aber zulässig sein, diese Mängel auch nachträglich (nach Verkauf des Schiffs) durch Nachträge der Kondemnation von denjenigen Gutachtern oder Behörden, welche dieselben ausgestellt haben, ergänzen und klar stellen zu lassen. Nur der thatsächliche Befund, auf Grund dessen die Kondemnation ergeht und der formale Ausspruch der Kondemnation müssen notwendig vor dem Verkauf vorhanden sein. Das Beibringen anderer Beweismittel, z. B. der Verklarung, ist nur in dem Fall des Schlufssatzes des Abs. 2 gestattet, in welchem Fall natürlich auch Gegenbeweise zuzulassen sind. Ist das Schiff versichert, so hat der Schiffer ferner darauf zu achten, dafs die Interessen des Reeders gegenüber den Versicherern ausreichend gewahrt werden. Wie dies geschieht, ergiebt sich aus den Versicherungsbedingungen der Police und es mufs demgemäfs

3) In Frankreich läfst man den Gegenbeweis gegen die Feststellung der Kondemnation zu (Kass. 27. April 1887, Revue 1887/88 p. 150), dagegen auch bei dem Fehlen der Kondemnation anderweiten Beweis der *innavigabilité* (Lyon-Caën Nr. 127).

der Reeder seinem Schiffer ein Exemplar dieser Bedingungen mitteilen. Er mufs dann unter Beirat des Konsuls sich genau darnach richten und dafür sorgen, dafs die Gutachten beziehentlich die Kondemnation der Behörde (Konsul oder Gericht) auch alle die Bedingungen erfüllt, welche die Police verlangt. Es kann darnach in den Fällen oben Nr. 3a notwendig sein, dafs wenigstens aus der Begründung sich ergiebt, ob ein Fall absoluter oder relativer Reparaturunfähigkeit oder der Reparaturunwürdigkeit (vgl. Art. 444) vorliegt, ferner ob und welche Schäden auf Alter und Fäulnis, welche Schäden dagegen auf den letzten Seeunfall zurückzuführen sind, wobei jede dieser beiden Arten von Schäden zu beziffern sind, damit eine Feststellung darüber möglich wird, welchen Bruchteil des Schadens der Versicherer zu tragen hat (vgl. §§ 858, 877 H.G.B. und Bem. zu diesen Artikeln). In den meisten Fällen wird auch eine Benachrichtigung der Versicherer, wenn möglich, und Zuziehung von am Platz etwa befindlicher Agenten derselben nötig sein, deren Vollmacht aber regelmäfsig nicht so weit geht, dafs sie Abweichungen von den Bedingungen der Police gestatten dürfen (vgl. R.O.H.G. Entsch. Bd. 12 S. 399, 16 S. 110, 18 S. 281 ff.; R.G.Entsch. Bd. 21 Nr. 18). Aufserdem ist es natürlich Pflicht des Schiffers, möglichst vor dem Verkauf seinen Reeder zu benachrichtigen (vgl. Art. 503).

5. Wenn das Ortsgericht es ablehnt, sich mit der Sache zu befassen, so mufs gemäfs Abs. 2 auch die Kondemnation durch den Konsul genügen (Hans. XI Nr. 68 O.L.G. Hamb. 6. Mai 1890). Das Gesetz schreibt den öffentlichen Verkauf vor, d. h. eine von einem Beamten geleitete Versteigerung (vgl. Bem. zu Art. 473 und die oben citierte Entscheidung). Da die ausländischen Gesetze zum Teil nur einem gerichtlichen Zwangsverkauf die Wirkung eines Erlöschens der Pfandrechte beilegen (vgl. Einleitung III § 55), so wird es zu empfehlen sein, falls ausländische Schiffsgläubiger beteiligt sind, die sich nicht ausdrücklich mit weniger erschwerenden Formen einverstanden erklären, oder deren Deckung sicher ist, möglichst einen gerichtlichen Zwangsverkauf nach geschehener Kondemnation des Schiffs herbeizuführen. Die Kondemnation und der Antrag des Schiffers auf Verkauf ist neben dem Antrag des Gläubigers den Versicherern gegenüber immer noch von Wert.

6. Ist der Verkauf wegen Ordnungswidrigkeit ungültig, so kann doch nach den Gesetzen des Orts, wo das Schiff verkauft und übergeben wurde, der Käufer, wenn er selbst gutgläubig ist, gegen eine Klage des Reeders oder der Schiffsgläubiger geschützt sein (vgl. hierüber Einleitung III § 24)[4]. In solchem

4) In Frankreich wird angenommen, dafs der gute Glaube an die *innavigabilité* stets den Käufer schütze, also auch wenn nach allgemeinen Grundsätzen ihn der gute Glaube nicht schützt (Lyon-Caën Nr. 137).

Fall ist der Schiffer dem Reeder und den Gläubigern in erster Linie regreſspflichtig, letzteren jedoch nur in dem vorher (N. 2) erörterten Umfang. Abgesehen hiervon kann der Reeder, der nicht zugestimmt oder genehmigt hat (vgl. oben Nr. 2), im Fall der formellen Ordnungswidrigkeit von dem Käufer das Schiff zurückfordern und dieser nimmt dann seinen Regreſs gegen den Schiffer. Der Reeder kann aber auch statt dessen direkt von dem Schiffer das zu Unrecht verkaufte Schiff, eventuell sein Interesse verlangen. Lewis (2. Aufl. II S. 143) hat angenommen, daſs ein Regreſs des Reeders gegen den Schiffer nicht zulässig sei, wenn derselbe nur in irgend einer Art beweisen könne, daſs ein Fall dringender Not vorgelegen habe, obwohl eine formelle Kondemnation fehle. Dies ist nicht zutreffend. Das Gesetz macht diese Unterscheidung nicht und das Interesse des Reeders kann weit den thatsächlichen Wert des Schiffs zur Zeit der Veräuſserung übersteigen, z. B. wenn ihm durch die Ordnungswidrigkeit des Verkaufs Ansprüche gegen seine Versicherer abgeschnitten werden.

Art. 500.

Der Reeder, welcher die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers beschränkt hat, kann dem Dritten die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen nur dann entgegensetzen, wenn er beweist, daſs dieselben dem Dritten bekannt waren.

Neues H.G.B. § 531 übereinstimmend.

1. Vgl. die Ausführungen zum Art. 462. Wie dort ausdrücklich hervorgehoben, so muſs auch im Fall des Art. 500 die Beschränkung dem Dritten beim Abschluſs des Geschäfts bekannt gewesen sein. Auch ist dem „Bekanntsein" das „Bekanntseinmüssen" gleichzustellen (vgl. Wagner S. 261)[1]). Über den Einfluſs einer Anwesenheit des Reeders oder seines Vertreters am Platze gilt das zu Art. 497 Bem. Nr. 6 Gesagte. Wenn der Dritte wuſste, daſs der Reeder das Geschäft nicht wollte, gilt das Art. 496 Bem. Nr. 3 Gesagte.

2. Eine Beschränkung im Sinne des Art. 500 liegt auch nicht in der bloſsen Adressierung des Schiffers an einen Vertreter des Reeders an einem auswärtigen Platz. Regelmäſsig wird der Schiffer nur dessen Hülfe und Rat in Anspruch zu nehmen haben. Eine Beschränkung der Vollmacht liegt aber vor, wenn diesen Vertretern durch ausdrückliche Instruktion des Reeders gewisse Geschäfte zur selbständigen Führung unter Ausschluſs des Schiffers übertragen sind (vgl. Bem. Nr. 25 und 27 zu Art. 452).

---

1) Eine Reihe von fremden Rechten hat den in diesem Artikel aufgestellten Grundsatz ausdrücklich ausgesprochen, so die skandinavischen Gesetze § 51, Finnland Art. 33. Aber auch wo dies nicht der Fall, besteht über seine Geltung kein Zweifel; s. Abbott S. 130; Cresp-Laurin S. 27 ff.; Desjardins II S. 296; Lyon-Caën Nr. 532.



3. Ob dem Dritten, welcher bewufst mit dem Schiffer gegen seine Vollmacht kontrahiert hat, aufser dem Anspruch gegen den Schiffer (Art. 502) noch ein Anspruch aus der *in rem versio* (Bereicherung vgl. §§ 812, 818 B.G.B.) gegen den Reeder zusteht, falls eine Verwendung in das Schiff dargethan ist, ist nach bürgerlichem Recht zu entscheiden. Dabei ist zu beachten, dafs eine nützliche Verwendung in das Schiff nicht schon eine Bereicherung des Reeders ist. Nur ihm steht die Entscheidung darüber zu, ob er neues Vermögen aus seinem Landvermögen der See anvertrauen „in das Schiff stecken" will (vgl. Bem. Nr. 6 zu Art. 452). Ist das Schiff mit Schiffsschulden überlastet, so liegt keinesfalls Bereicherung des Reeders vor. Es mufs die Lage eine solche sein, dafs ein verständiger Reeder, wenn er selbst hätte handeln können, die Ausgabe für das Schiff gemacht haben würde und dadurch persönlich bereichert ist. In solchem Fall haftet der Reeder persönlich[2]) (vgl. Ehrenberg S. 202). Ein Bereicherungsanspruch gegen die Schiffsmasse (die Schiffsgläubiger) ist abzuweisen, da das Gesetz nur die Teilnahmerechte an der Schiffsmasse zuläfst, die es erwähnt (Art. 757 ff.)[3]).

Art. 501.

Hat der Schiffer ohne besonderen Auftrag für Rechnung des Reeders aus eigenen Mitteln Vorschüsse geleistet oder sich persönlich verpflichtet, so stehen ihm gegen den Reeder wegen des Ersatzes keine gröfseren Rechte als einem Dritten zu.

Neues H.G.B. § 532 übereinstimmend.

1. Da dem Schiffer im Art. 498 geradezu untersagt ist, auf den persönlichen Kredit des Reeders Rechtsgeschäfte einzugehen, so kann das Gesetz den Schiffer selbst, der Vorschüsse für den Reeder geleistet oder sich für denselben persönlich verpflichtet hat, nicht besser stellen als den Dritten, der Ansprüche gegen den Reeder aus den vom Schiffer abgeschlossenen Geschäften hat. Der Reeder haftet also nur mit Schiff und Fracht.

Der Schiffer hat gegen den Reeder nie mehr Rechte als der Dritte; daraus folgt aber nicht, dafs er als Gläubiger des Reeders stets ebenso zu behandeln ist, wie ein dritter Gläubiger. Während nämlich der letztere „die Notwendigkeit der Geldverwendung" nachzuweisen hat, nicht aber „die wirkliche Verwendung" selbst, so kann der Schiffer einen Anspruch gegen den Reeder nur geltend machen, wenn er die wirkliche Verwendung des Geldes zum Nutzen des Schiffs nachzuweisen im

2) Spanien Art. 588 giebt dem Dritten schon dann einen Anspruch gegen den Reeder, wenn nützliche Verwendung in das Schiff vorliegt.

3) Portugal Art. 578 N. 7 und 11 stellt hier den Dritten günstiger, da — ohne Rücksicht auf gültige Verträge — Ausgaben für Ausbesserung u. s. w. das Vorrecht geniefsen.

stande ist (Prot. S. 1907—1909); denn ohne solche Verwendung läfst sich ein Forderungsrecht des Schiffers gegen den Reeder (abgesehen natürlich von Ansprüchen aus dem Dienstvertrage) überhaupt nicht denken. Dem Dritten gegenüber hat sich der Reeder, vertreten durch den Schiffer, zur Rückzahlung des von diesem für das Schiff empfangenen Darlehns, zur Bezahlung des kreditierten Kaufpreises u. s. w. verpflichtet. Davon kann dem Schiffer gegenüber keine Rede sein. Dieser kann vielmehr nur klagen auf Ersatz der Auslagen, die er bei Ausrichtung des ihm mit der Bestellung zum Schiffer erteilten Auftrages gemacht hat und machen durfte, er hat dann aber auch dieselben Vorrechte wie jeder andere Schiffsgläubiger aus Kreditgeschäften (Art. 757 Nr. 7 und 9)[1]).

2. Der Artikel hat nur die Fälle im Auge, wo der Schiffer, statt als gesetzlicher Vertreter des Reeders ein Rechtsgeschäft mit einem Dritten abzuschliefsen, aus welchem dieser einen Anspruch gegen den Reeder erwerben würde, in seinem Namen mit dem Dritten kontrahiert und sich selbst dadurch zum Schuldner macht oder die zur Befriedigung eines Bedürfnisses erforderlichen Mittel, statt dieselben durch ein in der gedachten Eigenschaft mit einem Dritten eingegangenes Rechtsgeschäft zu beschaffen, aus seinem eigenen Vermögen hergiebt. Wenn der Schiffer lediglich als Geschäftsführer ohne Auftrag handelt, ohne dafs dabei seine Schiffer-Qualität irgendwie in Betracht kommt, z. B. im Heimatshafen, so wird sein Verhältnis zum Reeder lediglich nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts über die Geschäftsführung ohne Auftrag behandelt.

3. Handelt der Schiffer gegen ausdrückliche Instruktion, also auftragswidrig, so kommt der Artikel nicht zur Anwendung (Prot. S. 1907), sondern es gilt dasselbe, was bei unbefugten Verwendungen Dritter gilt (vgl. Art. 500 Bem. Nr. 3).

4. Der Schiffer, der gleichzeitig Alleinreeder ist (Schiffer-Reeder), hat aus Verwendungen in das Schiff keine Ansprüche an die Schiffsmasse (vgl. Art. 452 Bem. Nr. 6 ff.).

Art. 502.

Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Schiffer in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffs, sei es mit, sei es ohne Bezeichnung

---

1) Ein Vorrecht des Schiffers für seine Auslagen erkennen von fremden Seerechten nur an: die skandinavischen Gesetze (§ 268), Grofsbritannien (seit 1889, jetzt *Merch. Shipp. Act* von 1894 *sect. 167*), Nordamerika (jedoch beschränkt auf die Fracht), Parsons II p. 24. Sie beschränken dies Vorrecht nicht — wie unser Gesetz — auf die Fälle, in denen auch Dritten das Vorrecht zustehen würde. Dies ist für Grofsbritannien, welches Dritten ein Vorrecht nur im Fall der Bodmerei aus Kreditgeschäften giebt, sehr wichtig. Da nach dortigem Recht der Schiffer stets dem Dritten neben dem Reeder haftet, kann der Dritte sich allenfalls die Rechte des Schiffers überweisen lassen.

des Reeders, innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossen hat, wird der Reeder dem Dritten gegenüber berechtigt und die Haftung des Reeders mit Schiff und Fracht begründet.

Der Schiffer selbst wird dem Dritten durch das Rechtsgeschäft nicht verpflichtet, es sei denn, dafs er eine Gewährleistung für die Erfüllung übernommen oder seine Befugnis überschritten hätte. Die Haftung des Schiffers nach Mafsgabe der Art. 478 und 479 wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

Neues H.G.B. § 533 übereinstimmend.

1. Der Schiffer berechtigt und verpflichtet die Reeder auf Grund seiner Anstellung als deren gesetzlicher Vertreter. Ist der Schiffer nicht vom Eigentümer des Schiffs angestellt, sondern von einem Ausrüster, so berechtigt und verpflichtet er diesen, und nicht den Eigentümer, wenn schon letzterer die Schiffsgläubiger regelmäfsig an der Durchführung ihrer Ansprüche nicht hindern kann (s. Art. 477 H.G.B.). Über Mithaft des Schiffers nach fremden Seerechten vgl. Art. 479 N. 1.

2. Auch für die Ansprüche der Schiffsleute aus dem Dienstverhältnisse haftet nur der Reeder, nicht auch der Schiffer; denn die Heuerkontrakte schliefst dieser ebenfalls in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffs in Vertretung des Reeders. Nur soweit der Schiffer dem Dritten überhaupt in Gemäfsheit des Abs. 2 dieses Artikels haftet, ist seine Haftung auch der Mannschaft gegenüber begründet; so also namentlich, wenn er die Nichtbefriedigung derselben verschuldet hat auf Grund des Art. 478 f. (Entsch. des R.O.H.G. XIII S. 43, XXIII S. 200).

3. Hat der Schiffer seine Befugnisse überschritten, so haftet er dem Dritten persönlich nach Abs. 2 des Artikels. Er haftet aber nicht, wenn der Dritte wufste, dafs er seine Befugnis überschreite oder dies ohne grobes Verschulden wissen mufste (vgl. Bem. zu Art. 462 und 500). Es gilt hier, soweit es sich um Handelsgeschäfte (z. B. Abschlufs von Frachtverträgen) handelt, die Vorschrift des Art. 298 resp. 55 H.G.B., in anderen Fällen (und vom 1. Januar 1900 ab) der gleiche civilrechtliche Grundsatz (vgl. § 179 B.G.B.). In der ersten Lesung wurde, um dies auszudrücken, Art. 54 (55) in einer Parenthese zu Art. 452 (jetzt 502) citiert, in zweiter Lesung ist dies Citat allerdings beseitigt, wobei aber fortdauernd anerkannt wurde, dafs in dem gedachten Fall die Haftung des Schiffers fortfalle (Prot. S. 3782, 3783; vgl. Wagner S. 269).

Art. 503.

Auch dem Reeder gegenüber sind für den Umfang der Befugnisse des Schiffers die vorstehenden Artikel mafsgebend, soweit der Reeder diese Befugnisse nicht beschränkt hat.

Aufserdem ist der Schiffer verpflichtet, von dem Zustande des Schiffs, den Begebnissen der Reisen, den von ihm geschlossenen

Verträgen und den anhängig gewordenen Prozessen den Reeder in fortlaufender Kenntnis zu erhalten und in allen erheblichen Fällen, namentlich in den Fällen der Art. 497 und 499, oder wenn er eine Reise zu ändern oder einzustellen sich genötigt findet, oder bei außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen die Erteilung von Verhaltungsmafsregeln nachzusuchen, sofern die Umstände es gestatten.

Zu außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, selbst wenn er sie mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln des Reeders bestreiten kann, darf er nur im Falle der Notwendigkeit schreiten.

Wenn er das zur Bestreitung eines Bedürfnisses nötige Geld nicht anders sich verschaffen kann, als entweder durch Bodmerei oder durch den Verkauf von entbehrlichem Schiffszubehör, oder durch den Verkauf von entbehrlichen Schiffsvorräten, so hat er diejenige Mafsregel zu ergreifen, welche für den Reeder mit dem geringsten Nachteil verbunden ist.

Er mufs dem Reeder nach der Rückkehr in den Heimatshafen und aufserdem, so oft es verlangt wird, Rechnung legen.

Neues H.G.B. § 534 übereinstimmend, nur werden im Abs. 1 die „vorstehenden Artikel", d. h. Art. 495 bis 499 (*§§ 526 bis 530*), ausdrücklich allegiert und der Eingang des Abs. 2 eingeleitet: „*Der Schiffer ist verpflichtet, von* . . . ."

1. Die vorangegangenen Artikel haben den Umfang der Befugnisse des Schiffers zunächst mit Rücksicht auf dritte Personen abgegrenzt, d. h. mit Rücksicht auf die Frage, inwiefern ein mit dem Schiffer als Führer des Schiffs von einer dritten Person abgeschlossenes Geschäft von dieser gegen den Reeder geltend gemacht werden kann. Nach Art. 503 sind die in den früheren Artikeln aufgestellten Grundsätze in gleicher Weise mafsgebend für das Verhältnis von Schiffer und Reeder. Nur besteht der Unterschied, dafs eine seitens des Reeders vorgenommene Beschränkung der gesetzlichen Befugnisse des Schiffers dem Dritten gegenüber blofs beschränkte (Art. 500), dem Schiffer gegenüber unbedingte Geltung hat.

2. Von der im Abs. 2 statuierten Pflicht, sich vom Reeder in allen wichtigen Fällen Verhaltungsmafsregeln zu erbitten, würde der Schiffer befreit werden durch die ihm bei Übernahme des Kommandos erteilte Ermächtigung, in allen oder gewissen — besonders namhaft gemachten — Fällen, z. B. in Havariefällen, so zu handeln, „wie es ihm den Umständen nach am zweckmäfsigsten erschiene" (Erk. des Hamb. Handelsger. vom 17. September 1863 in Hermann und Hirsch, Samml. S. 290).

3. Der Abs. 3 ist lediglich eine Konsequenz des Art. 497; denn da der Schiffer Kreditgeschäfte zum Behufe von Reparaturen und Anschaffungen nur im Notfalle eingehen darf, so kann er dazu auch nur in demselben Falle die in seinem Besitz befindlichen Mittel des Reeders verwenden (Prot. S. 1889).

Art. 504.

Im Interesse der Ladungsbeteiligten hat der Schiffer während der Reise zugleich für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen.

Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Mafsregeln erforderlich, so liegt ihm ob, das Interesse der Ladungsbeteiligten als Vertreter derselben wahrzunehmen, wenn thunlich, deren Anweisungen einzuholen und, insoweit es den Verhältnissen entspricht, zu befolgen, sonst aber nach eigenem Ermessen zu verfahren und überhaupt thunlichst dafür zu sorgen, dafs die Ladungsbeteiligten von solchen Vorfällen und den dadurch veranlafsten Mafsregeln schleunigst in Kenntnis gesetzt werden.

Er ist in solchen Fällen namentlich auch berechtigt, die Ladung ganz oder zum Teil zu löschen, äufserstenfalls, wenn ein erheblicher Verlust wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, zu verkaufen oder behufs Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung und Weiterbeförderung zu verbodmen, sowie im Falle der Anhaltung oder Aufbringung zu reklamieren oder, wenn sie auf andere Weise seiner Verfügung entzogen ist, ihre Wiedererlangung aufsergerichtlich und gerichtlich zu betreiben.

Neues H.G.B. § 535 übereinstimmend.

1. Das Gesetz unterscheidet folgende Fälle, in denen dem Schiffer eine Einwirkung auf die Ladung[1]) zusteht:

---

1) Sind unter „Ladung" auch die Reiseeffekten der Passagiere zu verstehen? Es ist davon auszugehen, dafs darunter nur das zu verstehen ist, was Gegenstand des *receptum* war, d. h. die Reiseeffekten nur dann, wenn sie von dem Schiffer übernommen waren (Art. 674 Al. 2). Was der Reisende in eigener Obhut behält, gehört nicht dazu, es dient der Regel nach nur seinen Bedürfnissen während der Reise, ist eine Art von Zubehör seiner Person, gerade so wie die Kleidung, die er auf dem Leibe trägt. Diese Reiseeffekten stehen den eigenen Sachen der Schiffsbesatzung gleich. Nur die Vorschriften unter a des Textes finden auch auf diese Effekten (Art. 674 Al. 3) Anwendung, gerade so wie auf gefährliche Dinge, welche die Schiffsbesatzung an Bord bringt (§ 75 Seem.Ordn.) und auf Güter, die ohne Vorwissen des Schiffers an Bord gebracht sind (Art. 565). Einige fremde Rechte beziehen dagegen die Befugnis des Schiffers zur Verfügung im Interesse einer Fortsetzung der Reise (Fälle d und e des Textes) — auf „alle Sachen an Bord" wie Portugal Art. 510, Italien Art. 508, Rumänien Art. 518, während Frankreich Art. 249 (ebenso Belgien Art. 39, Holland Art. 374, 530, Chile Art. 898 Nr. 11) es gestatten, gegen Vergütung im Fall der Not Lebensmittel, welche einzelne Reisende bei sich führen (was früher üblich, jetzt aber wohl ziemlich antiquiert ist) für Alle zu verwenden. In dem Fall f ist aber anzunehmen, dafs die Rechte und Pflichten des Schiffers sich auch auf den Teil der Reiseeffekten nicht beziehen, der von dem Schiffer übernommen ist. Wenn Ereignisse unterwegs eintreten, welche ein besonderes Eingreifen im Interesse dieser Ladungsteile nötig machen, so kann der Reisende, der selbst anwesend ist, selbst handeln. Er darf daran nur durch den Schiffer nicht gehindert werden, und er mufs seinerseits so handeln, dafs die Pfandrechte an diesen Ladungsteilen, sowie die konkurrierenden Rechte anderer Ladungsbeteiligten und des Verfrachters, deren Wahrung dem Schiffer obliegt, dadurch nicht geschädigt werden. Hält der Reisende

a. den Fall des Art. 564 a. E., wonach er Güter, welche das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, an das Land setzen oder über Bord werfen kann;
b. den Fall des Seewurfs oder der Ableichterung von Gütern zur Abwendung einer Schiff und Ladung drohenden gemeinsamen Gefahr (Art. 702, 708 Nr. 1 und 2);
c. den Fall des Loskaufes des Schiffs und der Ladung von Feinden oder Seeräubern (Art. 708 Nr. 6);
d. den Fall einer Verfügung über die Ladung zur Aufbringung von Kosten einer Fortsetzung der Reise, wenn das Bedürfnis in einer grofsen Haverei begründet ist (Art. 507, 508, 681 Nr. 1, 713);
e. den Fall einer Verfügung über die Ladung zur Aufbringung von Kosten einer Fortsetzung der Reise, wenn das Bedürfnis nicht in einer grofsen, sondern nur das Schiff allein treffenden besonderen Haverei oder sonstigen Not begründet ist (Art. 507, 509, 510, 703, 709, 681 Nr. 1, 734);
f. endlich den Fall einer Verfügung über die Ladung oder zu Gunsten derselben im besonderen und alleinigen Interesse des Ladungsbeteiligten (Art. 504, 505, 506, 634, 636 Al. 7, 681 Nr. 2).

In dem Fall zu a entstehen überhaupt keine neuen Rechte und Pflichten, wenn der Schiffer die Ladung über Bord wirft; einen Ersatzanspruch hat der Ladungsinteressent nicht. Wird die Ladung an das Land gesetzt, so mufs dies so geschehen, dafs der Interessent in den Stand gesetzt wird, darüber zu verfügen.

Die Fälle zu b, c und d sind Fälle der grofsen Haverei, der Ladungsinteressent erhält Ersatz nach den Regeln derselben.

Im Fall zu e liegt ein Kreditgeschäft vor, welches der Schiffer als Vertreter des Reeders schliefst. Der Ladungsinteressent ist gezwungen, wie bei einer Enteignung, sich dies Geschäft gefallen zu lassen. Ihm erwächst eine Forderung auf Ersatz gegen den Reeder, der mit Schiff und Fracht haftet, sowie, falls Schiff und Fracht nicht ausreichen, auch gegenüber etwaigen weiteren nicht geschädigten Ladungsinteressenten nach den Regeln der grofsen Haverei (Art. 734). Nur dann, wenn der Anspruch gegen den Reeder nicht entsteht, weil der Schiffer seine Befugnisse überschritten hatte (Art. 511, 497), erwächst dem Ladungsinteressenten ein Regrefsanspruch gegen den Schiffer.

---

also z. B. ein Trocknen dieser Güter im Nothafen für erforderlich, so hat er selbst die nötigen Anordnungen zu treffen und die Kosten zu bezahlen, der Schiffer aber hat dies zu gestatten, soweit dadurch nicht ein besonderer Aufenthalt des Schiffs, eine wegen der Rechte anderer Ladungsinteressenten unzulässige Ausladung (vgl. hierüber Text Nr. 4) und ein Verlust seiner Gewahrsam eintritt. Es gelten also ähnliche Regeln, wie wenn der Interessent seine Ladung durch eine besondere Person als Verwalter begleiten läfst oder, nach Eintritt des Unfalls, deren Sicherung selbst in die Hand nimmt (vgl. Text Nr. 2.).

In allen diesen Fällen (a bis e) kann von der Zulassung einer Einschränkung der Befugnisse des Schiffers durch den Ladungsinteressenten nicht die Rede sein. Die Befugnisse des Schiffers beginnen (abgesehen von dem Fall zu a), sobald das Schiff den Ladungshafen verläfst und dauern fort, bis die Reise durch Ankunft im Bestimmungshafen beendet ist oder bis — während derselben — durch Auflösung des Frachtvertrags das Ladungsgut in die Verfügung des Ladungsinteressenten zurück gelangt ist. In dem Fall zu a hat der Schiffer die Befugnis, so lange das Ladungsgut sich im Schiff befindet.

Der Fall zu f., von welchem zunächst der vorliegende Art. 504 handelt, ist von den übrigen Fällen grundverschieden. Der Schiffer erscheint in diesem Fall als berechtigt und verpflichtet im alleinigen Interesse des beteiligten Ladungsinteressenten zu handeln und zwar, teils indem er selbst Aufwendungen für die Ladung macht, teils indem er für alleinige Rechnung des Interessenten oder in dessen Namen als sein Vertreter neue Rechtsgeschäfte mit Dritten eingeht. Er nimmt die Stelle des früheren *Supercargo* ein. Der Ladungsinteressent ist befugt, diese gesetzliche Vollmacht des Schiffers von vornherein oder durch spätere Anweisungen zu beschränken (vgl. unten Nr. 2). Diese Beschränkungen kommen aber nach dem analog anzuwendenden Grundsatz des Art. 500 und da ein Handeln entgegen den „Anweisungen“ oder trotz der Bestellung eines anderen Vertreters nie unbedingt ausgeschlossen ist (vgl. unten Nr. 2 und R.O.H.G. Entsch. Bd. 9 S. 369) gutgläubigen Dritten gegenüber nicht in Betracht. Dem Dritten gegenüber kann auch nicht in Frage gezogen werden, ob im Einzelnfall der Schiffer genügenden Anlafs hatte, das Geschäft abzuschliefsen. Von diesem Grundsatz machen nur die Fälle einer Kollusion des Schiffers mit dem Dritten (vgl. Art. 496 Bem. Nr. 3) und die Kreditgeschäfte (vgl. Art. 511) eine Ausnahme vgl. Wagner S. 292. Die Dauer dieser gesetzlichen Vertretung ist auch eine andere als in den übrigen Fällen. Sie beginnt, sobald der Schiffer die Ladung übernimmt, selbst wenn dieselbe sich noch nicht im Schiff befindet, sie hört nicht auf mit der Ankunft im Bestimmungshafen, sondern erst mit der Ablieferung an den Empfänger, sie dauert fort, mindestens so lange der Schiffer die Gewahrsam hat (vgl. Art. 760 H.G.B.)[2]). Hat der Schiffer aber das Schiff und damit

2) In den Fällen zu b bis c handelt es sich stets um Mafsregeln „zur Fortsetzung der Reise“, d. h. zur Erreichung des Bestimmungshafens nach Antritt der Reise. In dem Fall zu f handelt es sich um Mafsregeln „während der Reise“. Das Wort „Reise“ kann hier dem Zweck der Vorschrift gemäfs nicht in einem zu engen Sinn, sondern nur so verstanden werden, dafs an sich die Befugnis mit der Übernahme beginnt und mit der Ablieferung endet (so auch Ehrenberg S. 53 bei N. 25 I, anders Wagner S. 290); das R.O.H.G. (Entsch. Bd. IX S. 369 und IV S. 442 ff.) nimmt anscheinend an, dafs der Schiffer nach Ankunft im Bestimmungsort Verträge über

auch die *custodia* der Ladung verloren und ist dadurch der Frachtvertrag aufgelöst, so hat nach den Art. 634, 636 Nr. 7 der Schiffer dieselben Rechte und Pflichten nur bei Abwesenheit der Beteiligten, er ist namentlich also auch nur berechtigt, Verträge über Bergung oder Weiterbeförderung bei Abwesenheit der Beteiligten zu schliefsen. Hat der Schiffer unterwegs zwar nicht das Schiff, wohl aber die Ladung verloren, so dauern seine Rechte und Pflichten fort (Art. 504 Schlufssatz), bis die Reise beendet ist. Verletzt der Schiffer seine ihm hiernach in dem Fall zu f obliegenden Pflichten in schuldhafter Weise (Art. 478), so haben die Ladungsinteressenten gegen ihn und nach dem Princip der Art. 451, 452 auch gegen den Reeder (R.O.H.G. Entsch. Bd. 25 S. 9 ff.) einen Anspruch auf Schadensersatz. Wegen der Gegenansprüche des Reeders und Schiffers vgl. Art. 506 Bem. Nr. 1.

2. Die Pflicht zur Anzeige und zur Einholung von Instruktionen, die Abs. 2 dem Schiffer auferlegt, besteht sämtlichen Ladungsinteressenten also auch Unterbefrachtern gegenüber (Prot. S. 2464). Das Gesetz legt ihm aber diese Pflicht nur „wenn thunlich“ auf. Dies ist geschehen, weil in manchen Fällen, namentlich bei Stückgüter-Ladungen, sowie wenn die Konnossemente an Order ausgestellt, und die Inhaber derselben dem Schiffer unbekannt sind, häufig gar kein Verkehr zwischen diesem und den Ladungseigentümern möglich sein wird (Prot. a. a. O.). Der Schiffer pflegt sich an einen Korrespondenten (Makler) am Bestimmungsort zu wenden und diesem die Benachrichtigung der Interessenten zu überlassen (Prot. a. a. O.). Wie übrigens der Ladungseigentümer den Schiffer mit Anweisungen versehen darf, so kann er ihn auch vom selbständigen Handeln entbinden und

---

Bergung und Hülfeleistung für die Ladung nicht schliefsen dürfe. M. E. kann man nur verlangen, dafs der Schiffer solchenfalls im inneren Verhältnis zum Empfänger sich thunlich um dessen Zustimmung und Anweisung bemühen mufs (Art. 504 Al. 2), man kann dagegen nicht, wie das R.O.H.G. will, den Bestimmungshafen (mit demselben Recht also auch den Hafen der Abladung) nach Analogie des Heimatshafens (Art. 495) im Verhältnis zum Reeder als ein Gebiet bezeichnen, in welchem der Schiffer für die Ladung als Vertreter der Ladungsinteressenten nichts thun darf. Dies wäre für viele Fälle ein gefährlicher Grundsatz: z. B. von Fässern mit flüssigen Waren springen Reifen ab, da mufs sofort zum Zweck der Erhaltung gehandelt werden; in solchem Fall ist keine Zeit vorhanden, die Interessenten der Ladung, zumal wenn es sich um Stückgüter handelt, auch nur zu benachrichtigen, vgl. auch H.G.Z. VII Nr. 143 (Hamb. Oberger. 15. Mai 1874). Auch ist jener Grundsatz mit der Einrichtung der modernen Quaianstalten, die als Allonge des Schiffs erscheinen, nicht vereinbar, worüber näheres im Frachtvertrag (vgl. Parsons II p. 21). In der ersten Auflage des Kommentars und in Endemanns Handbuch Bd. IV S. 96 N. 1 vertritt Lewis den gleichen Standpunkt, in der zweiten Auflage S. 148 hat er denselben ohne rechten Grund fallen lassen. — Dagegen ist freilich anzunehmen, dafs eine prozessualische Vertretung der Ladung durch den Schiffer im Bestimmungshafen nicht zulässig sei, weil diese ihm augenscheinlich nur im Notfalle zusteht (vgl. Text Bem. Nr. 6).

z. B. die Sicherung der Güter nach einem eingetretenen Unfall in die Hand nehmen. Für den Erfolg der vom Befrachter angeordneten Sicherungsmafsregeln ist der Schiffer dann nicht verantwortlich (Entsch. des R.O.H.G. XII S. 109). Auch ist letzterer nur in dem Falle verpflichtet, einem solchen Vorhaben des Befrachters nachzugeben, wenn dies mit der ihm obliegenden Sorge für das Schiff und die Güter anderer Befrachter sich vereinigen läfst (vgl. Nr. 4).

Ebenso sind die „Anweisungen“ nur unter denselben Voraussetzungen zu befolgen und auch dann nur, wenn sie „den Verhältnissen entsprechen“, d. h. der Anweisung des Interessenten, der nur aus der Ferne und vielleicht auch auf Grund verspäteter oder unvollständiger Berichte erteilt ist, ist nicht blindlings, sondern nur dann Folge zu leisten, wenn nicht Verhältnisse, die der Interessent nicht mit erwägen konnte, eine Abweichung erheischen. Der Schiffer mufs aus den Anweisungen nur die Intention des Interessenten entnehmen und derselben nicht entgegen handeln. Hat der Interessent selbst einen Vertreter der Ladung beigegeben oder an Ort und Stelle gesandt und diesem die nötigen Mafsregeln übertragen (vgl. oben N. 1), so mufs der Schiffer doch, wenn dieser Vertreter offensichtlich ungehörig und unzweckmäfsig handelt, Anzeige machen (R.O.H.G a. a. O.). In betreff der Anweisungen des Reeders gilt Art. 479 (vgl. Bem. Nr. 6 zu diesem Artikel).

3. Das Gesetz giebt dem Schiffer die Befugnis, die Ladung ganz oder zum Teil behufs Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung und Weiterbeförderung zu verbodmen. Hierbei entsteht die Frage, ob, wenn die Ladung mehreren Eigentümern gehört, Güter des Ladungseigentümers A, die von keinerlei Verlust bedroht sind, verbodmet werden dürfen, um die zur Erhaltung der Güter des Ladungseigentümers B erforderlichen Mittel zu beschaffen. Durch die Tendenz der Art. 504, 505, 634, 636 Al. 7, 681 Nr. 2 (oben Nr. 1 f.) ist geboten, dafs der Schiffer die Verbodmung auf die Güter beschränken mufs, welche von dem Verlust bedroht sind. Er darf nur Mafsregeln ergreifen für den Ladungsbeteiligten, in dessen Interesse dieselben notwendig sind[3]). Er darf ebensowenig im Interesse des einen Ladungsbeteiligten des von ihm geführten Schiffs Mafsregeln ergreifen, die den anderen Ladungsbeteiligten berühren (die Güter desselben verbodmen), als er Mafsregeln hinsichtlich der von ihm geladenen Güter zu Gunsten der Ladungsbeteiligten irgend eines anderen Schiffs treffen darf. In den Fällen des Art. 507 liegt die Sache anders. Hier kann allerdings der Schiffer über die sämtlichen Güter des einen Ladungsinteressenten zum Zweck der Fortsetzung der Reise, also lediglich behufs Transports der

3) Die englischen Juristen stehen auf demselben Standpunkt; s. Carver sect. 296.

Güter der anderen Ladungsbeteiligten verfügen. Dies hat aber seinen Grund darin, daſs eine solche Maſsregel auch den Interessen jenes Ladungsbeteiligten dient, welchem dafür wenigstens teilweiser Ersatz geboten wird (oben Nr. 1), und zwar aus Vermögenswerten, welche durch das Opfer möglicherweise erhalten werden, während sie im entgegengesetzten Fall mit der verbodmeten oder veräuſserten Teilladung zusammen verloren gegangen oder an Wert mehr oder minder verringert sein würden. In dem Falle des vorliegenden Art. würde es dagegen an jedem Ersatzanspruch des Eigentümers der verbodmeten Güter wenigstens dann, wenn die letzteren später doch verloren gehen, fehlen. Nun hat man zwar auch eine angebliche Interessengemeinschaft der Eigentümer aller auf einem und demselben Schiff verladenen Güter (Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 72 ff., S. 85 f.) behauptet. Allein es ist schwer abzusehen, wodurch eine solche Gemeinschaft begründet werden soll. Die bloſse Thatsache, daſs die Güter der verschiedenen Ladungseigentümer in einem und demselben Schiff sich befinden, kann eine solche eben so wenig herbeiführen, wie die, daſs sich die Güter verschiedener Eigentümer in demselben Frachtwagen oder Eisenbahnzuge befinden. Es sind daher auch beweislos hingestellte Sätze, daſs die Ladungseigentümer mit ihrem Gut für das Gut der Genossen einzutreten hätten, und daſs der Schiffer mit Rücksicht auf die Ladung so zu gerieren hätte, als ob die sämtlichen Güter einer einzigen Person gehörten (Ehrenberg a. a. O. S. 73 f.), denn daſs nicht einfach die für die Havariegrosse geltenden Regeln auf den Fall angewendet werden können, wo Opfer zu bringen sind zur Abwendung des Verlustes von einzelnen Gütern, ergiebt sich daraus, daſs die bei der groſsen Havarei vorhandene Interessengemeinschaft nicht darauf beruht, daſs die Güter sich auf demselben Schiffe befinden, sondern daſs die Güter mit dem Schiffe von einer und derselben Gefahr bedroht sind, vgl. R.G.Entsch. Bd. 14 S. 41.

4. Der Schiffer vertritt gleichzeitig die Interessen seines Reeders und jedes Ladungsbeteiligten. Er darf daher nicht im Interesse eines einzelnen dieser Beteiligten etwas thun, was dem verständigen Interesse Aller (dem gemeinsamen Interesse) entgegen ist. Auch darf er, soweit die Pflichten aus den Frachtverträgen nicht binden, dem Interesse seines Reeders, den er in erster Linie vertritt, nicht zuwider handeln. Nach diesen Grundsätzen muſs der Schiffer namentlich handeln, wenn es sich um das Anlaufen eines Nothafens oder den Aufenthalt in einem solchen handelt. Er darf den Nothafen nicht im Sonderinteresse des Reeders anlaufen, weil dort eine Reparatur billiger zu haben ist, obwohl das Schiff an sich die Reise fortsetzen könnte, ebenso nicht im Sonderinteresse der Ladung, wenn der Zustand derselben eine Ausladung und Bearbeitung erfordert, selbst dann nicht, wenn die Ladung bei Fortsetzung der Reise verderben

würde. Er mufs nur das für die Ladung thun, was auf dem Schiff möglich ist, z. B. durch Ventilation, Umstechen u. s. w. Seebeschädigte Teile der Ladung über Bord werfen, weil dieselben die übrige Ladung (sei es desselben oder eines andern Beteiligten) durch ihre Seebeschädigung gefährden, darf er unter keinen Umständen (Art. 564 bezieht sich auf eine solche Gefährdung nicht) vgl. Hans. XI Nr. 77 und XII Nr. 14. Er mufs höchstens nach Möglichkeit eine Sonderung vornehmen. Das Anlaufen eines Nothafens wird dagegen notwendig, wenn das Schiff für die Reise seeuntüchtig wird (vgl. Art. 560 und oben Art. 480), und wenn eine andere gemeinsame Gefahr die direkte Fortsetzung der Seereise unmöglich macht, wobei es denn freilich gleichgültig ist, ob diese durch einen Unfall hervorgerufen ist, der zunächst nur die Ladung allein (z. B. Selbstentzündung) betroffen hatte. Der Aufenthalt im Nothafen mufs notwendig so lange ausgedehnt werden, bis diese gemeinsame Gefahr beseitigt oder das Schiff wieder seetüchtig hergestellt ist. Diese Zeit kann und mufs auch zu Mafsregeln für die Ladung ausgenützt werden (z. B. zum Trocknen), ebenso der im regelmäfsigen Verkehr eintretende Aufenthalt im Order- oder Zwischenhafen. Ist darüber hinaus für die Ladung noch ein weiterer Aufenthalt geboten, so ist der Verfrachter doch zu einem solchen nicht verpflichtet. Der Schiffer wird also aus einem solchen Grunde den Aufenthalt ohne Genehmigung des Reeders nicht ausdehnen dürfen, und wenn mehrere Ladungsinteressenten vorhanden sind, namentlich im Verkehr mit Stückgütern, wird ohne Genehmigung der übrigen Ladungsbeteiligten selbst ein solches Nachgeben gegen die Interessen Einzelner nicht zulässig sein (vgl. R.G.Entsch. Bd. 14 Nr. 14)[4]). Natürlich darf der Schiffer aber im Nothafen ausgeladene Güter (wann eine Ausladung dort zulässig ist s. Art. 582, 583, 639, 588 ff., 643 Nr. 3) nicht wieder einladen und die Reise fortsetzen lassen, wenn ihr Zustand es dann noch nicht verträgt, er mufs also in anderer Weise (Verkauf, Niederlegung, spätere Weiterbeförderung) für dieselben sorgen, wobei er befugt ist, auf Grund des Art. 639 H.G.B. die hiernach dem Verfrachter etwa zustehenden Ansprüche auf Fracht u. s. w. zu decken (z. B. durch Nachnahme oder Auslieferung an einen Spediteur gegen Zahlung der Fracht), vgl. Bem. Art. 639; besondere Vorschriften für gewisse Fälle enthalten die Art. 631—638.

5. Was im Einzelnfall der Schiffer für die Ladung zu thun hat, hängt von den Umständen ab. Einige fremde Gesetze heben

4) In England nimmt man an, dafs der Schiffer (resp. Verfrachter) im Interesse der Ladung zu einem weiteren Aufenthalt in dem Hafen verpflichtet sei, z. B. um die Ladung zu trocknen, nur dürfe ein solcher nicht so weit ausgedehnt werden, dafs dadurch der Begriff einer Deviation entstehe (Fall Notara c/a. Henderson), aber doch auch nur dann, wenn die Interessen anderer Ladungsbeteiligten nicht entgegenstehen: „*he must consider the question of the whole adventure*“ (Carver sect. 291, 203; Abbott p. 430 ff.).

hervor, daſs er, wenn das Schiff auf See verlassen wird, möglichst bedacht sein muſs, das Wertvollste (Geld und Kostbarkeiten) mitzunehmen, vgl. Art. 506 N. 6. Eine besondere Besprechung fordert der Verkauf der Ladung. Das Gesetz bezeichnet diesen als äuſserste Maſsregel. Im Zweifel ist die Niederlegung der Ware bei einem sicheren und sorgfältigen Spediteur, bis der Interessent selbst verfügen kann oder (falls das Schiff verloren oder reparaturunfähig ist, oder die Reparatur länger dauert, als die Beschaffenheit der Ware es verträgt) deren Weiterbeförderung mit einem andern Schiff vorzuziehen. Kann dem Verderben der Ware durch Bearbeitung vorgebeugt werden, so muſs, wenn dazu sichere Gelegenheit vorhanden und die Kosten nicht unverhältnismäſsig sein würden, diese gewählt werden. Einholen einer Order, wenn irgend möglich, ist in diesem Fall ganz besonders nötig. Es kann die Weiterbeförderung selbst dann im Interesse des Empfängers sein, wenn zu besorgen ist, daſs auf der Weiterreise die Ware noch weiter verschlechtert wird, denn dieser Schade kann durch einen bessern Markt oder eine Umarbeitung am Bestimmungsort völlig ausgeglichen werden vgl. Hans. XI Nr. 77[5]). Ist ein Schiff mit der Ladung gestrandet oder gesunken und die Sachlage so, daſs die Bergung ein besonders gewagtes Unternehmen sein würde (Hans. XI Nr. 63, oben Bem. zu Art. 444 und Bem. Nr. 3 zu Art. 499), so kann es zulässig sein, auch die ungeborgene Ladung zu verkaufen. Es wird aber in einem solchen Fall, wenn die Interessenten sich nicht über den Maſsstab der Teilung des Erlöses geeinigt haben, stets nötig sein, Schiff und Ladung getrennt zu verkaufen. Es ist ferner zu beachten, daſs, wenn die Ladung aus verschiedenen Waren besteht, welche wegen des Grades der Verderblichkeit, wegen ihrer Lage im Schiff, ihrer Schwere und Beschaffenheit mehr oder minder leicht zu bergen sind, möglichst jede dieser verschiedenen Gattungen besonders verkauft werden muſs[6]). Ist dies nicht möglich, so muſs der Erlös nicht bloſs nach Verhältnis des Werts, sondern auch des Risikos verteilt werden. — Da der Verkauf der Ladung auch in betreff der Versicherung erheblich ist, so gilt wegen der Rücksichtnahme auf das Versicherungsinteresse dasselbe, was Art. 499 Bem. Nr. 4 bemerkt ist. Eine Kondemnation ist im Fall des Verkaufs der Ladung nicht vorgeschrieben, der Schiffer muſs sich aber zu seiner Deckung doch mit Gutachten oder anderen Beweisen über die Notwendigkeit des Verkaufs versehen und es ist auch öffentlicher Verkauf zu empfehlen, weil gegenüber einem solchen nicht eingewandt werden kann, daſs bessere Preise zu erzielen waren. — Wegen der bei einem solchen Verkauf beteiligten Interessen und der aus einem solchen entstehenden Rechtsverhältnisse gilt das zu Art. 499 Bem. No. 2 und No. 6 Bemerkte auch hier mit folgenden Ände-

5) Vgl. den bei Abbott p. 426 mitgeteilten Fall Fronson c/a. Dent.
6) Vgl. die von Abbott p. 424, 425 mitgeteilten Fälle.

rungen: Zunächst scheiden die übrigen Ladungsbeteiligten als Interessenten aus — die Bodmereigläubiger und an dem verkauften Ladungsteil interessierten Pfandgläubiger kommen (vgl. Art. 693, 694, 781 und Bem. No. 2 d zu Art. 506) auch hier in Betracht. An die Stelle des Reeders tritt der Eigentümer der verkauften Ladung. Dann aber ist hier der Käufer nicht verpflichtet, die Notlage zu beweisen, ihm gegenüber ist der Verkauf stets gültig, wenn ihm nicht bewiesen werden kann, dafs er mit dem Schiffer kolludiert hat (vgl. oben Bem. Nr. 1 und Art. 511, wo nur Art. 497, nicht auch Art. 499 für anwendbar erklärt wird)[7]. — Erfolgt der Verkauf der Ladung während der Reise, so hat dies in Ansehung des Frachtvertrags dieselbe Wirkung als wenn der Ladungsinteressent selbst die Ladung der Weiterbeförderung entzieht. War dazu also ein den Frachtanspruch beseitigender gesetzlicher Grund gegenüber dem Befrachter nicht vorhanden, so kann derselbe volle Fracht fordern, unbeschadet des Rechts des Ladungsinteressenten, gegen den frachtfordernden Reeder auf Grund der Art. 451, 452 Gegenansprüche wegen angeblicher Ordnungswidrigkeit des von dem Schiffer bewirkten Verkaufs zu erheben (vgl. R.O.H.G.Entsch. XXV S. 10). Ist der Verkauf die Folge eines Unfalls, so wird dadurch der Frachtanspruch nicht beseitigt, vgl. Bem. zu Art. 618. — Verträge über Bergung und Hülfeleistung in Seenot kann der Schiffer auch im Interesse der Ladung schliefsen (vgl. oben N. 1). Über die Verteilung der Kosten unter die einzelnen Interessenten, die hier allerdings — bei dem Vorhandensein gemeinsamer Gefahr nach Analogie der grofsen Haverei geschieht s. Art. 755.

6. Dem Schiffer steht auch prozessualische Vertretung in betreff der Ladung zu. Die Vertretung als Kläger hebt der Artikel ausdrücklich hervor, insoweit als derselbe den Schiffer ermächtigt, die Wiedererlangung der seiner Verfügung entzogenen (z. B. gestohlenen) Güter gerichtlich zu betreiben. Die Befugnis zur Vornahme solcher gerichtlicher Schritte, die keinen Aufschub dulden, als Kläger auch bei blofser Beschädigung (z. B. infolge einer Ansegelung), namentlich also zu Arrestgesuchen sowie die Befugnis zur Vertretung der Ladung als Beklagte für alle Fälle, wo der Verlust der Güter oder eine Unterbrechung des Weitertransports derselben in Frage steht, folgt aus dem Generalprincip des Artikels. Speciell hat das H.G.B. noch angeordnet, dafs die Geltendmachung des Pfandrechts seitens des Bodmereigläubigers, wie seitens derer, die Berge- oder Hülfslohn

---

7) In England anders (vgl. Art. 506 N. 6; Abbott p. 428 ff.). Eine Kollusion wäre z. B. stets anzunehmen, wenn ein Schiffer Waren, die nicht dem Verderben ausgesetzt sind, im Bestimmungshafen verkauft. Auf der Reise kann der Verkauf auch solcher Waren gerechtfertigt sein, ohne dafs ein Kreditgeschäft vorliegt. Aber auch wenn ein Kreditgeschäft vorliegt, ist der Verkauf — abgesehen von einer Kollusion — ohne Beweis der Notlage dem Käufer gegenüber gültig (vgl. Bem. zu Art. 511).

zu fordern haben, in Ansehung der Ladung gegen den Schiffer zu erfolgen hat, so lange dieselbe noch nicht ausgeliefert ist (Art. 697 Abs. 2, Art. 753 Abs. 2). Dagegen hat umgekehrt der Schiffer (Verfrachter), wenn Ladungsinteressenten einen Ersatzanspruch aus der Havariegrosse oder auf Grund des Art. 734 gegen andere Ladungsbeteiligte haben, das denselben an den Gütern der letzteren zustehende Pfandrecht auszuüben.

Wie bei der in diesem Artikel ihm eingeräumten Vertretungsbefugnis der Schiffer überhaupt nach bestem Ermessen zu verfahren hat, so auch bei der Anstellung von Klagen und der Reklamierung der Güter. Er wird von einem Reklame-Verfahren Abstand nehmen, wenn dieses von vornherein aussichtslos erscheint und also nur Kosten verursacht (Prot. S. 1867). Im Fall einer von ihm nicht verschuldeten obrigkeitlichen Beschlagnahme — zumal von Stückgütern — wird er der Regel nach nur zum Bericht verpflichtet sein H.G.Z. VII Nr. 267. Den Ladungsinteressenten ist es natürlich unbenommen, trotz der Prozeſslegitimation des Schiffers ihre Rechte selbst geltend zu machen. Im Bestimmungshafen sind sie allein legitimiert, sobald sie anwesend sind und soweit selbst handeln können, mit Ausnahme der Fälle des Art. 697 und 753 vgl. oben[8]). Vergleiche schlieſsen kann der Schiffer nur, soweit er zur prozessualen Vertretung als Kläger oder Verklagter befugt ist[9]).

7. In betreff des Einflusses von Anweisungen des Reeders gilt der Grundsatz des Art. 479 Abs. 2 (vgl. Bem. Nr. 4 und 6 zu Art. 479) auch hier. Nimmt der Reeder selbst dem Schiffer gesetzlich zugewiesene Verrichtungen in die Hand, z. B. die Regelung nach einem Seeunfall, so haftet er — und zwar unbeschränkt — neben dem Schiffer in demselben Umfang wie dieser H.G.Z. V Nr. $\frac{107}{345}$.

8. Ausländisches Recht s. Art. 506 N. 6.

Art. 505.

Wird die Fortsetzung der Reise in der ursprünglichen Richtung durch einen Zufall verhindert, so ist der Schiffer befugt, die Reise entweder in einer anderen Richtung fortzusetzen, oder dieselbe auf kürzere oder längere Zeit einzustellen, oder nach dem Abgangshafen zurückzukehren, je nachdem es den Verhältnissen und den möglichst zu berücksichtigenden Anweisungen entspricht.

Im Falle der Auflösung des Frachtvertrags hat er nach den Vorschriften des Art. 634 zu verfahren.

---

8) Hier wird in solchem Fall der Interessent in eigener Person selbst schleunige Anträge stellen können (vgl. oben N. 1).

9) Er kann also z. B. nicht nach geschehener Bergung im Bestimmungshafen oder dessen Revier über den Bergelohn Vergleiche schlieſsen (vgl. Entsch. des O.A.G. Lübeck vom 8. Juli 1826 bei Cropp in seinen und Heises Abh. I S. 459 ff.).

Neues H.G.B. § 536 übereinstimmend.

In diesem Artikel handelt es sich nicht, wie in den Fällen der Art. 631—638 um Hindernisse einer Ausführung der Reise überhaupt, sondern nur einer Ausführung der Reise in der ursprünglichen Richtung (vgl. Bem. zu Art. 484), z. B. ein Schiff, welches von Stettin nach London durch den Kaiser-Wilhelms-Kanal gehen soll, findet den Kanal zeitweilig gesperrt. Ob ein solches Ereignis den Frachtvertrag löst, ist nach Art. 639 zu entscheiden. Art. 505 Abs. 1 schreibt vor, was der Schiffer zu thun hat, wenn die Lösung des Frachtvertrags nicht eintritt, die Reise also nicht aufgegeben wird. Darnach soll der Schiffer also Anweisungen (d. h. der Ladungsinteressenten und des Reeders, die beide beteiligt sind) thunlichst einholen (vgl. Art. 504 Bem. Nr. 2) und dieselben möglichst berücksichtigen, was bei Widersprüchen der Anweisungen gar nicht ausführbar ist (Prot. S. 2464 ff.). Er wird also in dem obigen Beispiel, je nachdem voraussichtlich das Hindernis länger oder kürzer dauert, vor dem Kanal warten oder einstweilen in den nahen Hafen Kiel einkehren müssen. Die Reise um Skagen anstatt durch den Kanal fortzusetzen wäre der Schiffer nur auf ausdrückliche Ermächtigung aller Interessenten befugt, weil dieser Umweg so bedeutend ist, dafs eine ganz andere Reise mit andern Risikos vorliegen würde [1]).

Falls das Hindernis zur Auflösung des Frachtvertrags führt, hat der Schiffer nach Art. 634, 636 für die Auflagerung oder Weiterbeförderung der Ladung zu sorgen. Er darf also nicht die Ladung wieder nach dem Abgangshafen zurückbringen.

Art. 506.

Auf den persönlichen Kredit der Ladungsbeteiligten Geschäfte abzuschliefsen, ist der Schiffer auch in den Fällen des Art. 504 nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht befugt.

Neues H.G.B. § 537 übereinstimmend.

1. Bei der Ausführung der dem Schiffer in den Art. 504, 634, 636 zugewiesenen Thätigkeit können Geldmittel nötig werden. Art. 506 verbietet dem Schiffer, solche ohne besondere Vollmacht auf den persönlichen Kredit des Ladungsinteressenten zu entnehmen. Daher bleiben dem Schiffer, der solche Vollmacht nicht hat, nur folgende Wege:

a. er geht selbst in Vorschufs: in diesem Fall hat er nach den Regeln des Vollmachtsvertrages — er ist gesetzlicher

---

1) In einem der bei Carver sect. 290 mitgeteilten amerikanischen Entscheidungen sollte die Reise von Philadelphia nach Baltimore durch den Chesapeake and Delaware-Kanal gehen. Weil der Kanal zur Zeit wegen Unordnung der Schleusen versperrt war, geht das Schiff durch die See: dies wurde als unzulässig erklärt. Häufig treten solche Hindernisse auch durch Eisgang oder flaches Wasser in den Flüssen ein: hier suchen sich die Verfrachter durch Klauseln (Eisklauseln, Klausel: *or so near unto as she safely may get*) zu schützen, hierüber das Nähere im Frachtrecht.

Vertreter — eine persönliche Forderung gegen den Ladungsinteressenten, für welchen er thätig wurde. Er hat daneben wegen des Betrages seiner Vorschüsse ein Zurückbehaltungsrecht an der Ladung (welches, soweit es sich um Verwendungen auf die Sache handelt, im Konkurse ein Vorrecht geniefst § 41 Nr. 7 Konk.-Ordn.). Wenn er sich seine Auslage — was zu thun er berechtigt ist, da es sich um Auslagen im Dienst des Reeders handelt — aus der Schiffskasse erstattet, tritt an seine Stelle als Gläubiger der Reeder (Verfrachter) und diesem steht nicht blofs ein Zurückbehaltungsrecht, sondern auch ein wirkliches Pfandrecht zu (vgl. Art. 615, 624) [1]);

b. er schliefst solche Verträge mit dritten Personen, wodurch nur das Ladungsgut, nicht der persönliche Kredit des Interessenten in Anspruch genommen wird. Es fragt sich: Wie weit sind solche Geschäfte denkbar? Sicher soweit ein in den Gesetzen anerkanntes Pfandrecht an dem Ladungsgut dadurch begründet werden kann. Das H.G.B. kennt als seerechtliche Pfandrechte an der Ladung folgende: a. Bodmerei Art. 680 ff., b. Pfandrecht des Verfrachters und Beförderers von Personen, welche aber der Regel nach daneben einen persönlichen Anspruch haben Art. 615, 624, 675;

c. Pfandrecht der Havereiberechtigten Art. 727;

d. Pfandrecht dessen, der Berge- oder Hülfslohn zu fordern hat Art. 753. Aufserdem können die landrechtlichen Pfandrechte (Faustpfand, Pfandrecht des Spediteurs, des Kommissionärs, des Werkmeisters) in Betracht kommen. Nach der Theorie von Ehrenberg (Beschränkte Haftung S. 50 ff., 119, 142) und Wagner (Handbuch S. 227) entstehen aber auch ohne Begründung eines solchen, im Gesetz besonders anerkannten Pfandrechts, durch die Verträge, welche der Schiffer als gesetzlicher Vertreter des Ladungsinteressenten schliefst, Ansprüche gegen die letzteren, nicht nur mit einer auf das Ladungsgut beschränkten Haftung, sondern auch mit einem Vorzugsrecht (Pfandrecht) an dem Ladungsgut. Diese Theorie ist indessen ohne gesetzlichen Boden, sie ist durch das Bestreben entstanden, die Stellung des Ladungsinteressenten ähnlich der des Reeders zu konstruieren und daraus gemeinsame Sätze abzuleiten. Es hat diese Zusammenstellung leider nur Verwirrung erregt (vgl. Bem. Nr. 6 ff. zu Art. 452). Das Ladungsgut (Seevermögen) des Ladungsinteressenten nimmt nach der Auffassung des H.G.B. keineswegs eine so selbständige Stellung im Vermögen des letzteren ein, wie die das Seevermögen des Reeders.

1) Wegen dieser Forderungen des Schiffers resp. Verfrachters haftet der Ladungsinteressent auch persönlich (vgl. Art. 615), da die Beschränkung auf die Ladung nur dritten Personen gegenüber eintritt. Der Schiffer und Verfrachter müssen ihm aber die wirkliche Verwendung beweisen. Der Grundsatz des Art. 501 H.G.B. (beschränkte Haftung des Reeders wegen Auslagen des Schiffers) gilt hier nicht (Prot. S. 2630). So auch Ehrenberg S. 48 f. A. M. Wagner S. 297.

Nur einige die Gestaltung der speciell anerkannten seerechtlichen Pfandrechte betreffenden Sätze (vgl. Nr. 2) sind den Rechtsvorschriften über das Pfandrecht der Schiffsgläubiger nachgebildet. Es ist allerdings an sich denkbar, dafs der Schiffer dem Dritten erklärt: ich beschränke die Haftung auf das Ladungsgut, aber der Dritte wird sich auf einen solchen Vertrag nur dann einlassen können, wenn ihm als Äquivalent für die Einschränkung der Haftung ein gesetzlich anerkanntes Pfandrecht an dem Ladungsgut eingeräumt wird, ohne welches er im Konkurse des Ladungsinteressenten (vgl. § 41 Reichs-Konk.-Ordn.) und in Konkurrenz mit früher oder später entstandenen Pfandrechten leer ausgehen würde. Es kann also nie ein anderer Wille ohne ausdrückliche Erklärung dem Dritten untergelegt werden. Zur Entstehung eines Pfandrechts ist aber der Privatwille nicht ausreichend, wenn ein dasselbe ausdrücklich anerkennender Rechtssatz fehlt (vgl. Prot. S. 2599 und Bem. Nr. 29 zu Art. 452). Daraus folgt, dafs der Schiffer in allen Fällen, in denen er für den Ladungsinteressenten ohne gleichzeitige Begründung eines seerechtlichen und landrechtlichen, gesetzlich anerkannten Pfandrechts an dem Ladungsgut Verträge schliefst, in Ermanglung einer ausdrücklichen Gegenabrede stets dem Dritten persönlich verpflichtet wird. Nimmt er also z. B. Arbeiter an, die die Ladung auf dem Schiff behandeln, strengt er Prozesse an, setzt er Agenten behufs eines Verkaufs der Ladung in Bewegung, nimmt er Anwälte in Anspruch[2]), so haftet er persönlich. Darin liegt für ihn auch keine Härte, da er sich wegen seiner Auslagen decken kann (oben unter a). Übergiebt der Schiffer dagegen unter Hervorhebung seiner Eigenschaft als solcher, d. h. als Vertreter des Ladungsinteressenten, Ladungsgut an Spediteure, Frachtführer, andere Schiffer (im Fall der Art. 634, 636 Nr. 7), Werkmeister, so haftet er nicht persönlich, ebensowenig der Ladungsinteressent (Befrachter, Empfänger); die genannten sind auf ihr Pfandrecht beschränkt, ebenso bei der Bodmerei (hier also die einzige Form des Seedarlehns), Bergung, Hülfeleistung in Seenot (vgl. Schroeder: Endemanns Handbuch IV S. 311; Goldschmidt Zeitschr. Bd. 32 S. 246 ff.). Nimmt der Schiffer im Interesse eines Ladungsinteressenten gegen Hingabe von Ladungsgut als Faustpfand Geld auf, was unter Umständen einer Bodmerei vorzuziehen ist[3]), so thut er jedenfalls gut, aus-

2) Mit den Gerichtskosten aus Prozessen, die er für die Ladung führt, steht es anders. Dieselben werden aber stets durch Vorschüsse gedeckt sein. Die Kosten einer Vollstreckung und Dispache werden vorweg aus der Ladung genommen.

3) Wegen der hohen Prämie. Die Bodmerei hat aber den Vorteil, dafs der Transport nicht unterbrochen wird. Es kann sich jedoch namentlich empfehlen, einen Teil des Ladungsguts des Interessenten zu lombardieren, um Geld im Interesse des übrigen zu erhalten, z. B. um Lager- und Bearbeitungskosten zu decken, bevor die Ladung weiter befördert wird. Zu einem Verkauf eines Teils der Ladung in gleichem Fall wird der Schiffer

drücklich zu bedingen, dafs er persönlich nicht haften wolle, wenn er dies nicht will. In der Hamburger Konferenz scheint man (Prot. S. 2465) den Ausschlufs eigener persönlicher Haftung in einem solchen Fall für unzulässig erachtet zu haben, was jedoch obigem gemäfs nicht richtig ist. Die Forderung, deren Nebenrecht das Pfand ist, entsteht durch das Darlehen, es wird nur die Haftung für dasselbe auf das Pfand beschränkt, wenn dies gewollt ist.

2. Die Eigentümlichkeiten des seerechtlichen Pfandrechts an der Ladung, welche der besseren Übersicht wegen hier zusammengestellt werden sollen, sind folgende:

a. dafs die Pfandrechte auch ohne Besitz des Pfandgläubigers bestehen, so lange das Pfandobjekt sich in den Händen des Schiffers befindet, zum Teil sogar noch nach Auslieferung seitens des Schiffers oder Besitzverlust desselben gegenüber den Ladungsinteressenten (Empfänger) resp. schlechtgläubigen dritten Erwerbern (vgl. Art. 697, 727, 753) oder binnen einer kurzen Frist nach der Auslieferung mit gewissen Einschränkungen (Art. 624, anders Art. 675) geltend gemacht werden können;

b. dafs sie eine besondere Rangordnung haben (Art. 781), welche ebenso wie das Fortbestehen der einzelnen Pfandrechte davon unabhängig ist, ob der spätere Pfandgläubiger von den früher entstandenen Pfandrechten Kenntnis hatte oder nicht;

c. dafs im Fall der grofsen Haverei und von Schäden durch rechtswidrige Handlungen (z. B. Ansegelung) gewisse Ersatzforderungen dem Pfand hinzutreten Art. 778, 781 Abs. 2;

d. dafs die Pfandrechte durch Notverkauf des Schiffs (Art. 504 Abs. 3) erlöschen und an die Stelle der Erlös tritt, Art. 767 Abs. 2, 776, 781 Abs. 2;

e. dafs in allen Fällen, wo persönliche Haftpflicht an sich fehlt, gegenüber schlechtgläubigen Empfängern der Güter, auf denen das Pfandrecht haftet, ein beschränkt persönlicher Anspruch eintritt Art. 698, 728, 755;

f. dafs der Schiffer zur Wahrung der Pfandrechte verpflichtet ist und beschränkt persönlich haftbar wird, wenn er das belastete Gut ohne Befriedigung des Pfandgläubigers ausliefert. Dies folgt in betreff des Pfandrechts des Verfrachters aus dem Vertrage desselben mit dem Schiffer; für die übrigen Fälle ist es positiv vorgeschrieben vgl. Art. 695, 733, 754.

g. Soweit eine Klage gegen dritte Besitzer zulässig ist, steht ihnen eine etwa nach bürgerlichem Recht begründete Einrede der Vorausklage nicht zu.

h. Soweit es sich um Pfandrechte an der Ladung handelt, welche nicht wie nach Art. 624, 675 H.G.B. aus dem mit der Einladung sich vollziehenden Transportvertrag selbst hervorgehen,

---

nur im äufsersten Notfall (Art. 504) schreiten dürfen, namentlich wenn auch keine Bodmerei zu erlangen ist.

entstehen dieselben kraft der objektiven Zugehörigkeit zur Ladung auch dann, wenn die Abladung in das Schiff wider den Willen des Eigentümers oder sonst dinglich oder zur Verfügung Berechtigten geschehen ist. Der Schiffer ist befugt zur Verbodmug der „Ladung" als solcher, das Pfandrecht aus Haverei, Bergung und Hülfeleistung entsteht ebenso an der „Ladung" als solcher. Es kann also der Eigentümer oder sonst Berechtigte, ohne dessen Willen die Abladung geschehen ist, diese Pfandrechte nicht anfechten, selbst dann nicht, wenn die Ladung ihm gestohlen oder von ihm verloren war. Nur dann, wenn der Schiffer selbst wufste, dafs die Abladung ein widerrechtlicher Akt sei und auch der Dritte davon Kenntnis hatte, würde diese Beteiligung an einer unerlaubten Handlung dem Pfandrecht entgegenstehen. Wagner S. 226 will analog Art. 477 H.G.B. auf alle Pfandrechte an der Ladung anwenden, was ohne gesetzlichen Boden ist (s. Nr. 3a), vgl. dagegen Schroeder, Goldschmidt Zeitschr. XXXII S. 247. Dieser selbst zieht hier und in Endemanns Handb. IV S. 312, 313 ohne Not den Gesichtspunkt der Verwendung heran (vgl. N. 4).

Näheres s. die betreffenden Artikel. Vgl. aber auch noch unten Bem. Nr. 4 und 7.

3. Im übrigen gelten aber ausschliefslich die Regeln des bürgerlichen Rechts beziehentlich des allgemeinen Handelsrechts und Konkursrechts über Pfandrechte an beweglichen Sachen auch bei seerechtlichen Pfandrechten, also namentlich:

a. darüber, ob dem Pfandrecht des Verfrachters und Beförderers von Personen (Art. 624, 675) ältere Eigentumsrechte oder sonstige dingliche Rechte dritter Personen, welche vor der Reise entstanden sind, vorgehen. Es kommen in dieser Beziehung Art. 306 H.G.B. und die Vorschriften des bürgerlichen Rechts über den Schutz des guten Glaubens bei einem durch Vertrag und Übergabe erworbenen Pfandrecht zur Anwendung. Es ist anzunehmen, dafs Art. 306 Abs. 3 auch jetzt schon auf dieses Pfandrecht zu beziehen ist (Schroeder bei Endemann a. a. O. S. 313). Das neue H.G.B. § 623 Abs. 3 spricht in betreff des Pfandrechts des Verfrachters die Gleichstellung mit dem von einem Kaufmann durch Vertrag erworbenen Pfandrecht (§ 366 neues H.G.B.) ausdrücklich aus, welche Vorschrift auf den Fall des § 674 analog auszudehen ist. Wenn ein Kaufmann Befrachter ist, schützt der gute Glaube hiernach, sobald der Verfrachter (Schiffer) ihn zur Verfügung berechtigt hielt, wenn ein Nichtkaufmann Befrachter ist, dann, wenn er ihn für den Eigentümer hielt vgl. Art. 1205, 1207, 1208 B.G.B. In beiden Fällen sind gestohlene oder verlorene Waren ausgenommen[4];

4) Zu beachten ist hierbei aber, dafs nach bürgerlichem Recht derjenige, welcher nützliche Verwendungen auf die Sache gemacht hat, ein



b. darüber, ob und welche Wirkung auf das Pfandrecht des Frachtführers und Beförderers von Passagieren (Art. 624, 675) der Besitzverlust des Ladungsguts wider Willen des Schiffers resp. Verfrachters hat (Prot. S. 4039) vgl. B.G.B. §§ 1227, 1253, bei den übrigen seerechtlichen Pfandrechten gilt dies nicht, wie Schroeder, Endemanns Handbuch Bd. 4 S. 316 bei Note 35 irrtümlich annimmt (vgl. Ehrenberg S. 120 und oben Nr. 2a);

c. dagegen gilt bei diesen übrigen Pfandrechten (Haverei, Bodmerei, Berge- und Hülfslohn) das bürgerliche Recht in betreff der Frage: ob das Pfandrecht gegen den Rechtsnachfolger eines gutgläubigen Erwerbers ohne Rücksicht darauf, ob er selbst gutgläubig oder schlechtgläubig, geltend gemacht werden kann vgl. Art. 306 altes H.G.B., § 366 neues H.G.B., §§ 932, 936 B.G.B., eine Frage, welche die Hamburger Konferenz nicht entscheiden wollte, Prot. S. 2590, 4056, Schroeder a. a. O. S. 316 N. 32, Ehrenberg S. 121, 122 und erste Aufl. des Lewisschen Kommentars II S. 21.

d. Es gelten auch lediglich die Grundsätze des bürgerlichen Rechts darüber, in welchem Maſse der Ladungsinteressent, soweit er nicht persönlich haftet, von dem Pfandgläubiger, der sein Recht geltend macht, Ersatz von Erhaltungskosten oder sonstigen Verwendungen fordern kann. Nach § 1227 B.G.B. kommen in einem solchen Fall dieselben Vorschriften zur Anwendung, welche bei der Eigentumsklage gelten, d. h. die §§ 994 ff., wonach notwendige Verwendungen (mit Ausnahme der gewöhnlichen Erhaltungskosten nutzbarer Sachen, z. B. Futterungskosten von Tieren für die Zeit, für welche dem Besitzer die Nutzungen verblieben) zu erstatten sind, gutgläubigen Besitzern auch nützliche Verwendungen bis zur Klage. Jedoch ist hierbei zu beachten, daſs aus Handlungen des Schiffers, so lange er den Pfandgegenstand in seinem Besitz hat, wohl neue seerechtliche Pfandrechte (welche früheren vorgehen Art. 781) entstehen können, aber keine persönlichen Gegenansprüche des Ladungsinteressenten wegen Verwendnngen. Machen diese Interessenten während der Reise, z. B. im Nothafen selbst auf die Ladung Verwendungen, so haben sie gegenüber den bis dahin entstandenen Pfandrechten den Gegenanspruch, aber nicht gegenüber den später entstehenden. Verwendungen nach Beendigung der Reise gehen allen Pfandrechten vor. Auf demselben Princip beruht die Rangordnung des Art. 781, wonach spätere Pfandrechte früheren vorgehen. Es

---

auch im Konkurse bis zu einem gewissen Maſse (Konk.Ordn. § 41 Nr. 7) geltendes Zurückbehaltungsrecht gegenüber der Eigentumsklage wegen dieser Verwendungen hat (§§ 273 Abs. 2, 994, 995, 1000 B.G.B.), vgl. Bem. Nr. 1a im Text. Ein solches gegen jeden Dritten geltendes Zurückbehaltungsrecht steht auch bei Wegfall des Pfandrechts dem Transportunternehmer wegen der Fracht zu, soweit der Transport den Wert erhöhte. Dasselbe ist nur dann ausgeschlossen, wenn er selbst an einer unerlaubten Handlung beteiligt war.

wird also das Resultat dasselbe: ob der Schiffer handelt und dadurch ein neues Pfandrecht schafft oder der Interessent selbst handelt und dadurch neue Gegenansprüche schafft. Der Unterschied tritt nur darin zu Tage, daſs letzterenfalls die wirkliche Verwendung und deren Notwendigkeit bewiesen werden muſs (vgl. N. 4), sowie darin, daſs, wenn der Interessent das Ladungsgut veräuſsert, sein Rechtsnachfolger ohne besondere Abtretung die Gegenansprüche wegen Verwendungen nicht geltend machen kann. Dieselben Grundsätze treten ein, wenn dritte Personen ohne Erwerbung von Pfandrechten infolge von Verträgen, welche der Interessent oder der Schiffer mit ihnen schlieſst, oder ohne solche Verträge Verwendungen machen und wegen derselben das Ladungsgut zurückhalten. — Bezahlt der Ladungsinteressent eine Ladungsschuld, so entscheidet sich ebenfalls nach diesen Grundsätzen, ob und in wie weit er daraus einen Gegenanspruch wegen Verwendungen erwirbt, d. h. er muſs beweisen, daſs das Bezahlte notwendig in das Gut verwandt wurde, nachdem die noch bestehenden Pfandrechte entstanden waren. Das Pfandrecht des Ladungsgläubigers als solchen erlischt durch die Zahlung; will sich der Interessent dies erhalten, so muſs er sich persönlich den Anspruch übereignen, also z. B. den Bodmereibrief girieren lassen, was für zulässig erachtet werden muſs, soweit der Interessent nicht persönlich haftet (vgl. oben Nr. 1). Denn dann ist die Lage des Interessenten dieselbe, als wenn er sein Gut für eine fremde Schuld verpfändet hätte, die er gegen Abtretung bezahlen kann. Dritte Besitzer stehen auch hier dem Ladungsinteressenten gleich. Der Interessent oder der Dritte muſs dafür Sorge tragen, daſs seine Gegenansprüche rechtzeitig dem Schiffer gemeldet werden, damit er bei einer etwaigen Verteilung des Erlöses (vgl. Nr. 2. d) dieselben berücksichtigt[5]).

e. Es gelten die Regeln des bürgerlichen Rechts über die Steigerung der Haftung für Untergang und Verschlechterung durch den Prozeſsbeginn (vgl. §§ 989, 1227 B.G.B.) gegenüber Drittbesitzern und den Ladungsinteressenten selbst, da das Gesetz hier nicht wie bei dem Reeder specielle Vorschriften enthält. Denn die Art. 698, 728, 755 sprechen nur von dem Empfänger, der schon bei Übernahme des Guts Kenntnis von der Ladungsschuld hatte, nicht von dem, der später (z. B. durch Klage) Kenntnis erlangte. — Dagegen gilt von Prozeſszinsen und Prozeſskosten

5) Es gilt also bei dem Ladungsinteressenten nicht der bei dem Reeder geltende Grundsatz, daſs er das Gut wie dieser das Schiff geben muſs, wie es im Augenblick der Vollstreckung beschaffen ist, ein Grundsatz, der sich bei dem Reeder aus der Natur des Reedereibetriebes und der sich hieraus resultierenden Immobilisierung des Schiffs erklärt (vgl. Bem. Nr. 6 zu Art. 452). Ehrenberg, der mit Unrecht die Lage des Reeders und Ladungsinteressenten gleich beurteilt, kommt aus diesem Gesichtspunkt auch hier (Beschränkte Haftung S. 130 ff.) zu falschen, auf keinen Gesetzesvorschriften beruhenden Ergebnissen.

auch hier dasselbe wie bei den Schiffsschulden vgl. Bem. Nr. 21 zu Art. 452, ebenso von der Haftung für absichtliche Zerstörung oder Verschlechterung des Pfandobjekts vgl. Bem. Nr. 20 zu Art. 452.

f. Endlich gilt auch das bürgerliche Recht darüber, in welcher Weise die Pfandrechte aufserhalb des Notverkaufs (oben Nr. 2 d) ausgeübt werden, nur hat dabei der Verfrachter das Havereipfandrecht mit auszuüben (Art. 733 altes H.G.B., § 731 neues H.G.B.). Zur Zeit findet nur gerichtlicher Pfandverkauf statt, nach 1. Januar 1900 wird das Pfandrecht des Transportunternehmers und das Havereipfandrecht durch aufsergerichtlichen Zwangsverkauf des ersteren ausgeübt (§§ 1234 ff. B.G.B., §§ 623, 731 neues H.G.B.).

4. Das Gesetz schweigt darüber, in welchem Verhältnis seerechtliche Pfandrechte zu landrechtlichen Pfandrechten an der Ladung stehen. Art. 779 ist nicht auf Pfandrechte an der Ladung anwendbar erklärt. Ehrenberg a. a. O. S. 144 will diesen Artikel analog auch hier anwenden. Meines Erachtens ist diese Annahme nur soweit begründet, dafs eine Konkurrenz mit landrechtlichen Pfandrechten ohne Besitz (Hypotheken, Pfandrechten der Konnossementsinhaber) schlechthin ausgeschlossen ist. Alle seerechtlichen Pfandrechte an der Ladung haben insoweit den Charakter von Vorzugsrechten, welche auf einer mutmafslichen Verwendung für die Ladung beruhen, also von privilegierten Pfandrechten. Gegenüber landrechtlichen Pfandrechten mit Besitz (Faustpfand, Pfandrecht des Spediteurs, des Kommissionärs) entscheidet der gute Glaube, wie gegenüber jedem andern Drittbesitzer. Hat der Schiffer also Ladung zum Faustpfand gegeben oder einem Spediteur oder Kommissionär übergeben, ohne der darauf lastenden Seepfandrechte Erwähnung zu thun, so können die letzteren — selbst wenn sie an sich noch fortbestehen — gegenüber gutgläubigen Besitzern, welche gestützt auf ihre landrechtlichen Pfandrechte Herausgabe weigern, nicht vorzugsweise geltend gemacht werden. Fehlt der gute Glaube, so bleibt diesen dagegen nur der Gegenanspruch wegen etwaiger wirklicher Verwendungen auf die Sache (vgl. oben sub Nr. 3 d). In betreff später entstehender seerechtlicher Pfandrechte s. oben 2 h und 3 a.

5. Schliefst der Schiffer auf Grund der besonderen Vollmacht eines Ladungsinteressenten mit einem Dritten einen Vertrag, so haftet der Machtgeber unbeschränkt, aber nur dieser, nicht aber auch eine andere bei den Gütern, auf die sich die Handlung bezog, beteiligte Person. War also die Vollmacht vom Befrachter erteilt, so haftet dieser aus dem fraglichen Geschäft persönlich, der Empfänger gar nicht (vgl. Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 50). Notwendig ist es auch in solchem Falle, dafs der Schiffer das Geschäft unter Berufung auf jene Vollmacht, abschlofs. Eine blofse Instruktion des Ladungseigentümers, auf Grund deren der Schiffer als solcher das Geschäft einging, würde diese Wirkung nicht haben vgl. Art. 452 Bem. Nr. 24.

6. Ist der Schiffer selbst Ladungsinteressent, so haftet er aus seinen die Ladung betreffenden Rechtsgeschäften wie jeder andere selbst handelnde Ladungsinteressent persönlich. Nur bei Verbodmung der Ladung läfst das H.G.B. (Art. 700) auch dann diese allein für die Bodmereischuld haften, wenn der Schiffer Eigentümer der Ladung ist. Diese Ausnahme erklärt sich aber aus der Natur der Bodmerei, wie denn eben dasselbe für den Fall vorgeschrieben ist, wenn der Schiffer die Bodmerei auf Grund besonderer Anweisung der Beteiligten genommen hat. Auch im Fall der Haverei, sowie der Bergung und Hülfeleistung wird an sich eine persönliche Haftpflicht wegen der besonderen Natur dieser Rechtsverhältnisse nicht heraus kommen. Das Gegenargument Ehrenbergs (Beschränkte Haftung S. 51): dafs der Mitkontrahent ungünstiger gestellt sein würde, wenn man nicht annehmen wollte, dafs der Schiffer-Ladungsinteressent aus seinen die Ladung betreffenden Geschäften beschränkt hafte, da er das Pfandrecht verlieren würde, ist nicht zutreffend, weil (vgl. Nr. 1) das Pfandrecht ganz unabhängig davon ist, ob der Ladungsinteressent persönlich haftet oder nicht. Es haftet also z. B. der Schiffer, dem selbst die Ladung gehört, persönlich für die Fracht, wenn er dieselbe im Fall des Art. 634 weiter befördern läfst; dem Verfrachter steht aber auch das Pfandrecht aus Art. 615 zu. Die Stellung des Schiffer-Ladungsinteressenten mit der des Schiffer-Reeders (vgl. Bem. Nr. 29 zu Art. 452) auf eine Stufe zu stellen, ergiebt das Bedürfnis des Verkehrs in keiner Weise[6].

---

6) Das ausländische Recht ergiebt in betreff der Befugnis des Schiffers im Interesse der Ladungsbeteiligten zu verfügen folgendes: Die anglo-nordamerikanische Jurisprudenz bezeichnet (Maclachlan S. 159) den Schiffer für Fälle von *unforeseen necessity* als *agent and supercargo* im Verhältnis zur Ladung während der Reise, als welcher er durch *the general policy of the law* bestellt sei. In betreff der Mafsregeln, die er vornehmen kann, der thunlichen Einholung von Anweisungen der Interessenten und deren Bedeutung stimmt man mit dem deutschen Recht überein. Ein Verkauf von Ladung ist aber auch gegenüber dem Käufer, wenn ihn das Ortsrecht nicht wegen guten Glaubens schützt, nur dann gültig, wenn der Schiffer — wo dies irgend möglich — vorher *has communicated with the proprietors* und im Fall äufserster Not (Abbott p. 428). In dem Fall *Acatos c/a Burns* (Abbott p. 422) wurde wegen des Verkaufs einer dem Verderben ausgesetzten Ladung Mais im Nothafen die Reederei verurteilt, da die Interessenten Gegenorder erteilt hatten (obwohl Gutachter diese Order als *impracticable* bezeichnet hatten), der Verkauf ohne rechtzeitige Benachrichtigung der letzteren geschah und sie dadurch verhindert wurden *to stop the sale*. Geldmittel kann der Schiffer anscheinend auch auf den persönlichen Kredit der Ladungsinteressenten, wenn nötig (vgl. Abbott p. 432, Carver sect. 295), aufnehmen und Vorschufs leisten, der durch *lien* an der Ladung versichert ist. Loskauf der Ladung (ebenso des Schiffs) von Feinden ist ihm in England nach speciellem Gesetz untersagt (Maclachlan p. 159). Verbodmen kann er in ihrem Interesse die Ladung unter denselben Voraussetzungen, wie er für den Reeder Schiff und Fracht verbodmen kann (vgl. Art. 495 N. 1). Der Notverkauf der Ladung hat keinen Einflufs auf die an der Ladung haftenden Pfandrechte; sind solche vorhanden, so mufs also der gerichtliche Verkauf erfolgen, wenn völlige Deckung nicht möglich

7. Zu beachten ist noch, daſs Gegenstand des seerechtlichen Pfandrechts nur das ist, was wirklich von der Ladung dem betreffenden Seerisiko ausgesetzt war. So ergreift das seerechtliche Pfandrecht wegen Fracht und Auslagen nur das behufs des in Rede stehenden Transports in das Schiff Geladene — was von dem Ladungsgut zwar von dem Schiffer übernommen, aber noch nicht in das Schiff gelangt war, ist aber dem landrechtlichen, auch im Konkurse wirksamen Pfandrecht des Frachtführers Art. 409 altes H.G.B., § 440 neues H.G.B., § 41 Nr. 8 Konk.-Ordn. unterworfen, soweit für dieses Gut Ansprüche vorhanden sind, was Wagner S. 230 a. E. übersieht —, das Bodmereipfandrecht und das Havereipfandrecht befaſst nur das, was die Bodmereireise beziehentlich den Teil der Reise, auf welchem die Haverei sich ereignete, mit gemacht hat, nicht was im Nothafen zurückgeblieben war, das Pfandrecht wegen Berge- und Hülfslohn nur das durch die Bergung oder Hülfeleistung Ge-

---

(vgl. Maclachlan p. 159—163; Abbott p. 418—428, 430—434; Carver sect. 294—306; Parsons II p. 21 ff.). Rangordnung der *liens* an der Ladung in England s. Carver sect. 319. Frankreich (Lyon-Caën Nr. 277): der *Code de commerce* enthält (abgesehen von der Vorschrift, daſs bei Verlusten des Schiffs der Kapitän möglichst Geld und Kostbarkeiten mitnehmen müsse Art. 241) keine Vorschrift. Man gründet aber auf *Code civil* Art. 2092 die Regel, daſs der Schiffer als ein *gerant d'affaires* der Ladungsinteressenten für dieselben handeln, sie aber nur in Höhe des Wertes der Ladung belasten könne, so daſs ihnen gegenüber Dritten das Recht zustehe, sich aus den von dem Schiffer für sie kontrahierten Schulden durch Abandon zu befreien (Urteil der *Cour de Cassation* 2. April 1884, Sirey 1885, 1, 25). Er kann auch die Ladung im Interesse des Eigentümers verbodmen (Lyon-Caën Nr. 1525; Jacobs Nr. 572) Holland (Art. 738) giebt dem Schiffer unbeschränkt persönliche Ansprüche in gewissen Fällen. In Italien wendet man in Ermangelung von Vorschriften nur die Regeln der Geschäftsführung ohne Auftrag an. Grego: Übersetzung des Kommentars von Lewis p. 239. Portugal enthält keine Vorschriften, verbietet dem Kapitän vollständig jede Verbodmung der Ladung (Art. 628) und enthält auch keine ausdrücklichen Vorschriften über die Befugnisse des Kapitäns in Ansehung der Ladung, stellt dagegen Art. 580 (ebenso Italien Art. 670) eine Rangordnung von Ladungsschulden auf, darunter „Kosten einer Magazinierung“ und Versicherungsprämien. Spanien (Art. 649 ff.), Mexico (Art. 724 ff.), Chile (Art. 927 ff.), Argentinien (Art. 979 ff.) und andere südamerikanische Gesetze haben Vorschriften über einen besonderen Verwalter der Ladung (Supercargo). Sehr eingehende Vorschriften in Fortbildung der unserigen haben die neuen skandinavischen Gesetzbücher (§§ 54—59, 267, 276—277). Darnach entstehen aus Rechtsgeschäften des Schiffers für die Ladung stets bevorzugte Ladungsschulden, für welche der Interessent nicht persönlich haftet, dies gilt auch von Vorschüssen des Schiffers. Alle Ladungsschulden, im übrigen dieselben wie bei uns, erlöschen durch Auslieferung an den Ladungsinteressenten, der Schiffer wird aber beschränkt persönlich haftbar und auch der Interessent (Empfänger), wenn ihm die Schuld bekannt war. Die Ladungsschulden sind absolut privilegiert, gehen also jeder anderen Pfandschuld vor und sind anscheinend auch vor jedem Eigentumsanspruch ohne Rücksicht auf guten oder bösen Glauben geschützt (vgl. § 267). Es ist also eine völlige Immobilisierung der Ladung ähnlich der des Schiffs durchgeführt, was nicht unbedenklich sein dürfte.

rettete. In betreff der Rechte des Bodmereigebers, wenn das verbodmete Gut ganz oder teilweise die Reise nicht mitmacht, oder die bezweckte Verwendung auf dasselbe unterlassen wird, gelten analog die oben Art. 497 Note 5 und im Art. 699 entwickelten Grundsätze. Vgl. Ehrenberg S. 152 ff.

Art. 507.

Aufser den Fällen des Art. 504 ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung nur dann befugt, wenn und insoweit es zum Zweck der Fortsetzung der Reise notwendig ist.

Neues H.G.B. § 538 übereinstimmend.

1. Siehe die allgemeinen Bemerkungen in Bem. Nr. 1 zu Art. 504. Unter „Reise" ist hier nur die bedungene Frachtreise zu verstehen, an deren Gefahren diese Ladung teilnimmt, nicht auch die Rückreise in den Heimatshafen, falls dieser nicht der Bestimmungsort ist (anders Art. 497).

2. Das Gesetz räumt dem Schiffer eine Verfügung nur über Ladungsteile ein, weil eine Veräufserung resp. Verwendung der ganzen Ladung nicht zu dem durch den Artikel allein zugelassenen Zwecke, d. h. zum Zwecke der Fortsetzung der Reise geschehen könnte. Denn nach Entfernung der Ladung läfst sich eine Fortsetzung der Reise (die nach dem Bestimmungsorte dieser geht) nicht denken. Dagegen können die Ladungsteile eben sowohl bestehen in Anteilen der Ladungen verschiedener Befrachter, als auch in der ganzen Ladung eines Befrachters, wenn nur in dem Schiffe noch die Ladungen anderer Befrachter verbleiben, und in deren Interesse die Reise fortzusetzen ist (Prot. S. 2462 f.). Aber der Schiffer mufs den Verkauf auf einen solchen Teil beschränken, dafs immer noch von einem Handeln im gemeinsamen Interesse die Rede sein kann. Dritte Erwerber von Ladungsteilen (auch Faustpfandgläubiger) müssen stets gegenüber einem Eigentumsanspruch des Ladungsinteressenten beweisen, dafs der Schiffer nach Art. 507 zur Verfügung befugt war, guter Glaube in dieser Beziehung ist nicht ausreichend (vgl. Einleitung S. 32). Wegen der Kreditgeschäfte s. Bem. zu Art. 511. Einige fremde Gesetze [1]) gestatten in dem Fall, wenn die Ladung zur Fortsetzung der Reise in Anspruch genommen werden soll, dem Ladungsinteressenten, auf Fortsetzung der Reise gegen Distanzfracht (wenn alle einig sind), oder gegen volle Fracht (wenn nicht alle einig sind) zu verzichten. Bei uns ist eine Auflösung gegen Distanzfracht nie, gegen volle Fracht nach Mafsgabe der Art. 583, 588, 589 H.G.B. (neues H.G.B. §§ 582, 587, 588) gestattet.

---

1) Z. B. Frankreich Art. 234, Belgien Art. 24, Italien Art. 509, Chile Art. 898 Nr. 10.



Art. 508.

Gründet sich das Bedürfnis in einer grofsen Haverei und kann der Schiffer demselben durch verschiedene Mafsregeln abhelfen, so hat er diejenige Mafsregel zu ergreifen, welche für die Beteiligten mit dem geringsten Nachteil verbunden ist.

Neues H.G.B. § 539 übereinstimmend.

Nach Art. 708 Nr. 7 gehören auch die zur Deckung von Havereischäden erwachsenden Kosten zur grofsen Haverei und nach Art. 713 stehen Güter, die zum Zweck der Aufbringung dieser Kosten verkauft werden, den aufgeopferten Gütern gleich: sie sind nicht mit ihrem Erlös, sondern (Art. 713 Al. 1) mit dem vollen Marktpreis, den sie am Bestimmungsort bei Beginn der Löschung, abzüglich der in diesem Fall (unter Anwendung der Art. 618, 635) ersparten Fracht und sonstiger Unkosten haben würden, in Rechnung zu bringen. Ist nun der Preis, der im Nothafen bei einem Verkauf zu erzielen ist, wesentlich geringer, so kann diese Art der Deckung des Bedürfnisses für die übrigen Beteiligten sehr drückend sein. Daran knüpft sich die Vorschrift des Art. 508. Als sonstige Mittel, die zur Deckung der Havereischäden erforderlichen Gelder aufzubringen, bieten sich, wenn der Reeder seinen persönlichen Kredit nicht anstrengen will und auch eine Kreditierung des Preises für die nötigen Bedürfnisse bei Dritten nicht zu erlangen ist, namentlich: Verbodmung des Schiffs, Verbodmung der Fracht, Verkauf von Schiffszubehör, Verkauf von Schiffsvorräten, Verbodmung von Schiff, Fracht und Ladung (Prot. S. 3817, S. 3822). Ob der Verkauf von Ladungsteilen oder eines von diesen und den etwa sonst noch möglichen Mitteln mit dem geringsten Nachteil verbunden ist, hängt von den Umständen des besonderen Falls ab. Der Artikel enthält übrigens nur eine Verhaltungsmafsregel für den Schiffer, deren Nichtbeobachtung sich als ein Verschulden darstellt; es hängt von der Beobachtung derselben aber nicht die Gültigkeit des vom Schiffer abgeschlossenen Geschäfts ab, weil der Dritte gar nicht in der Lage ist, zu prüfen, ob das Geschäft unter den obwaltenden Verhältnissen, die für die Interessenten am wenigsten nachteilige Mafsregel ist. Nur im Fall des bösen Glaubens, d. h. wenn der Dritte wufste, dafs der Schiffer gegen die gesetzliche Instruktion handle, wirkt dieselbe auch gegen den Dritten (Art. 497 Abs. 2, 511, vgl. Prot. S. 3817, 3822, 3826). Jedoch kann er — auch Dritten gegenüber — die Ladung gültig nur zusammen mit dem Schiff und der Fracht verbodmen (Art. 681, Abs. 2), an welche Bestimmung im zweiten Absatz des Art. 509 ausdrücklich erinnert wird (vgl. Prot. S. 3894).

Art. 509.

Liegt der Fall einer grofsen Haverei nicht vor, so ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über

Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung nur dann befugt, wenn er dem Bedürfnis auf anderem Wege nicht abhelfen kann, oder wenn die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnismäfsigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.

Auch in diesem Fall kann er die Ladung nur zusammen mit dem Schiff und der Fracht verbodmen (Art. 681 Abs. 2).

Er hat die Verbodmung vor dem Verkauf zu wählen, es sei denn, dafs die Verbodmung einen unverhältnismäfsigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.

Neues H.G.B. § 540 übereinstimmend.

Der Artikel geht davon aus, dafs der Reeder in erster Linie für die Befriedigung eines Bedürfnisses, welches sich nicht in grofser Haverei, sondern in den gewöhnlichen Schiffsbedürfnissen oder besonderer Haverei des Schiffs gründet, aus seinen Mitteln zu sorgen habe (vgl. über die einzelnen Mittel Bem. zu Art. 508). Daher soll der Schiffer zu solchen Mitteln, durch welche die Ladungsinteressenten betroffen werden, nur aus den triftigsten Gründen seine Zuflucht nehmen (Prot. S. 3821). Von den für zulässig erklärten Mitteln entspricht zwar das zweite, wie auch auf der Hamburger Konferenz zugegeben wurde, nicht der Konsequenz, man glaubte dasselbe aber aus Billigkeitsrücksichten zulassen zu müssen, da der Reeder den Ladungsbeteiligten „den Nachteil, welcher ihnen durch den Verkauf der Ladung erwachse, vollständig zu ersetzen habe', der Umstand aber, dafs diese Pflicht cessiere, wenn das Schiff verloren gegangen, dabei nicht in Betracht komme, da alsdann auch die Ladung in den meisten Fällen verloren gegangen sein würde“ (Prot. S. 3823).

In betreff der Gültigkeit der Geschäfte Dritten gegenüber gelten auch hier die Bemerkungen zu Art. 508: es gelten — abgesehen vom bösen Glauben — die Bestimmungen des ersten und dritten Absatzes Dritten gegenüber nicht (vgl. die bei Art. 508 citierten Stellen der Protokolle).

Art. 510.

Die Verbodmung der Ladung oder die Verfügung über Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung wird in den Fällen des vorstehenden Artikels als ein für Rechnung des Reeders abgeschlossenes Kreditgeschäft (Art. 497 und 757 Ziff. 7) angesehen.

Neues H.G.B. § 541 übereinstimmend.

1. Vgl. die allgemeinen Bemerkungen zu Art. 504 Bem. Nr. 1.

2. Der Reeder haftet den Ladungsinteressenten für die Wiederherstellung des Werts ihrer geopferten Waren, wie er aus den für die Erhaltung des Schiffs oder die Ausführung der Reise notwendig gewordenen und vom Schiffer eingegangenen Kreditgeschäften haftet. Derartige Ladungsinteressenten rangieren daher unter den Schiffsgläubigern (Art. 757 Nr. 7). Den Wert, zu

welchem hierbei die Waren in Betracht kommen, bestimmen die Art. 612 und 613. Eine Aufrechnung gegen die Fracht, welche in diesem Fall voll zu entrichten ist, da kein Verlustfall vorliegt, ist nur beschränkt zulässig (vgl. Seite 190). Wegen eines Ausfalls bei der Schiffsmasse treten die Rechte aus Art. 734 ein (Verteiluug auf die übrigen Ladungsinteressenten).

Art. 511.

In Bezug auf die Gültigkeit der in den Fällen der Art. 504 und 507—509 von dem Schiffer abgeschlossenen Rechtsgeschäfte kommen die Vorschriften des Art. 497 zur Anwendung.

Neues H.G.B. § 542 übereinstimmend, nur ist hinter § 528 (Art. 497) eingeschoben: *Abs. 2.*

1. Der Artikel hat nur die Bedeutung, dafs die Vorschriften des Art. 497 in Anwendung kommen, soweit es sich um Kreditgeschäfte, sei es des Reeders oder der durch die Gefahrengemeinschaft verbundenen Interessenten oder des einzelnen Ladungsinteressenten (durch den Schiffer) handelt, nicht die Bedeutung, dafs für alle in den citierten Art. 504, 507—509 genannten Geschäfte das gelten solle, was Art. 497 für Kreditgeschäfte vorschreibt. Es ergiebt sich dieser Sinn klar aus den Beratungen, vgl. Prot. S. 3822 letzter Absatz, S. 3826, 3827. Die in § 542 des neuen H.G.B. vorgenommene Änderung, welche die Anwendung des Art. 497 (§ 528) auf den zweiten Absatz beschränken will, ist nur redaktionell. Art. 507 (§ 538) bestimmt bereits die Grenzen der Befugnis des Schiffers zur Vornahme der hier fraglichen Rechtshandlungen selbständig, so dafs es des Allegats von Art. 497 (§ 528) Abs. 1 nicht bedarf. Der Dritte, welcher aus dem Kreditgeschäft Ansprüche macht, mufs beweisen, dafs der Schiffer nach Art. 507 (§ 538) zur Eingehung befugt war. In den Fällen der grofsen Haverei (Art. 508) mufs der Havereifall bewiesen werden.

2. Die englischen Juristen (vgl. z. B. *Carver sect. 311*) heben mit Recht besonders hervor, dafs der Schiffer auf Kosten der Ladung das Schiff nicht „besser machen darf“, als es bei dem Antritt der Reise war. War das Schiff schon damals seeuntüchtig (vgl. Art. 480, 560), so haften dem Ladungsinteressenten der Schiffer und auch der Reeder (wenn er selbst den Frachtvertrag geschlossen hatte oder wufste, beziehentlich wissen konnte, dafs bei Antritt der Reise das Schiff nicht seetüchtig war, oder wenn und soweit er bereichert wird) persönlich, wenn das Schiff den ersten besten Hafen anläuft und dort auf Kosten der Ladung seetüchtig hergestellt wird. Im Verhältnis des Dritten zum Ladungsinteressenten ist das Geschäft, welches die Ladung belastet, abgesehen vom bösen Glauben, dennoch gültig, wenn nur das Bedürfnis (Notwendigkeit zur Fortsetzung der Reise) vorhanden war. Böser Glaube wird aber auch dann vorhanden sein, wenn der Dritte klar erkannte: nicht nur, dafs es sich um Schäden

der laufenden Reise handle, sondern auch, dafs es im zweifellosen Interesse des Ladungsinteressenten war, lieber den Vertrag zu lösen und seine Ladung zurückzunehmen (vgl. Carver a. a. O.). Im übrigen vgl. Bem. zu Art. 497 und Art. 507 und 508 [1]).

---

1) In England und Nordamerika kann der Schiffer zu den Bedürfnissen grofser Haverei und besonderer Haverei des Schiffs unter denselben Voraussetzungen (*urgent necessity*, *communication with the owners and proprietors of the cargo*, wenn irgend thunlich) auch die Ladung verbodmen und Teile derselben verkaufen, unter denen er zur Verbodmung von Schiff und Fracht befugt sein würde (vgl. Art. 495 N. 1). Er mufs auch in erster Linie Schiff und Fracht verbodmen; hat er Schiff, Fracht und Ladung verbodmet, hat der Gläubiger sich doch in erster Linie an Schiff und Fracht zu halten. Ist wegen besonderer Haverei des Reeders Ladung verbodmet oder verkauft, so haftet der Reeder unbeschränkt auf den vollen Wert, den die Ladung am Bestimmungsort haben würde, wenn das Schiff die Reise besteht; nur in Höhe des etwa geringeren Erlöses, wenn das Schiff verloren geht. Diese Regrefsforderung ist durch *maritime lien* nicht geschützt, es ist aber eine unbeschränkte Aufrechnung gegen die Fracht gestattet. Gründet sich das Bedürfnis in grofser Haverei, so gilt dasselbe wie bei uns (Maclachlan p. 159, 160; Abbott p. 160, 161, 173 – 175; Carver sect. 310—320; Parsons I p. 165—167, II p. 23). — In Frankreich kann der Schiffer unter denselben Voraussetzungen und Formalitäten, die für Verbodmung des Schiffs vorgeschrieben sind (vgl. N. 1 zu Art. 495) — ohne Bestimmung einer Reihenfolge — auch die Ladung verbodmen oder Teile davon verkaufen (*Code de comm.* Art. 234, 315). Der Reeder hat (ohne Unterschied der Fälle grofser und besonderer Haverei) nach Art. 298 mit dem Recht des Abandons den Wert, den die Waren bei Löschung am Bestimmungsort haben würden, beziehentlich deren wirklichen Erlös, je nachdem das Schiff die Reise besteht oder nicht, abzüglich der Fracht zu erstatten, wegen eines Ausfalls findet ein Regrefs *pro rata* gegen die übrigen Ladungsinteressenten, deren Güter geborgen sind, statt. Belgien (Art. 24, 93) wie Frankreich. Holland (Art. 372, 373) schreibt dieselbe Reihenfolge der Kreditmafsregeln vor wie unser Gesetz, läfst Regrefs gegen andere Ladungsinteressenten nicht zu, im übrigen wie Frankreich. Italien Art. 509 (ebenso: Rumänien) hat auch für diese Kreditgeschäfte dieselben Voraussetzungen wie für andere (vgl. Art. 495 N. 1) ohne Bestimmung einer Reihenfolge, verordnet öffentliche Versteigerung der Teilladung, Regrefs nur gegen Reeder und stets in Höhe des Werts am Bestimmungsort. Portugal Art. 510 - 512 ähnlich wie Italien, fordert aber nicht Versteigerung. Spanien (Art. 611, 617, 659) und Mexico (Art. 685, 691) gestatten unter den von ihnen für Kreditgeschäfte vorgeschriebenen Formalitäten als äufserste Mafsregel (oben Art. 495 N. 1) Verkauf von Teilladung, verbieten Verbodmung, Regrefs wie in Holland. Diese Gesetze gestatten die Verwendung (anstatt des Verkaufs) von Lebensmitteln unter Umständen gegen bar. Argentinien (Art. 947) im wesentlichen ebenso, spricht aber von Verwendung nicht. Brasilien (Art. 515 ff.) ebenso, Wert am Bestimmungsort aber stets mafsgebend. Chile Art. 898 Nr. 10 und 11 wie Spanien, fordert jedoch Versteigerung und Erstattung des Werts der verkauften Ladung am Bestimmungsort. Finnland (Art. 49) wie unser Gesetz, jedoch nur Regrefs gegen den Reeder zum Wert am Bestimmungsort abzüglich Fracht und ersparter Zoll- oder anderer Gefälle. Rufsland (Art. 382—386) gestattet mit der für Kreditgeschäfte vorgeschriebenen Autorisation als äufserste Mafsregel nur Verpfändung einer Teilladung, Regrefs nur gegen den Reeder zum vollen Wert abzüglich Fracht. Die skandinavischen Gesetze (§§ 49, 149, 175, 188 Nr. 12, 200, 201) lassen Verkauf von Teilladung und Verbodmung der ganzen Ladung (letztere nur zusammen mit Schiff und Fracht) zu. Regrefs wird unter Berechnung des Werts wie bei uns im Fall der Deckung des

Art. 512.

Zu den Geschäften und Rechtshandlungen, welche der Schiffer nach den Art. 495, 496, 497, 499, 504, 507—509 vorzunehmen befugt ist, bedarf er der in den Landesgesetzen etwa vorgeschriebenen Specialvollmacht nicht.

Neues H.G.B. streicht diesen Artikel, als künftig entbehrlich, da das B.G.B. in keinem Fall Specialvollmacht fordert.

Art. 513.

Was der Schiffer vom Befrachter, Ablader oder Ladungsempfänger aufser der Fracht als Kaplaken, Primage oder sonst als Belohnung oder Entschädigung, gleichviel unter welchem Namen, erhält, mufs er dem Reeder als Einnahme in Rechnung bringen.

Neues H.G.B. § 543 übereinstimmend.

1. Unter Kaplaken (*panni cappales*) versteht man einen Zuschlag der Fracht, der in der früheren Zeit vom Befrachter dem Schiffer auf Winterreisen zur Winterbekleidung (zu einer Kappe, Winterkappe) gezahlt wurde. Zuweilen wurden dieselben ausbedungen, zuweilen freiwillig gegeben. In der neueren Zeit, auch in England (Abbott p. 532), nahm jedoch diesen Frachtzuschlag, der regelmäfsig in bestimmten Prozenten von der Fracht, zuweilen aber auch in einer runden Summe[1]) bedungen wurde, durchweg die Reederei in Anspruch, so dafs im H.G.B. nur der bestehende Zustand legalisiert worden ist. (Pöhls, Seerecht II S. 417; Kaltenborn, Seerecht I S. 156; Samml. der Erk. des Lüb. O.A.G. in Hamb. Rechtssachen II N. 73 S. 616 ff.; Ullrichs Samml. I N. 22 S. 66; Prot. S. 1921 f.). Dafür ist es aber Sitte geworden, dafs der Schiffer unter dem Titel von Kaplaken eine Tantieme, in gewissen Prozenten der verdienten Brutto- und auch Nettofracht bestehend[2]), oder statt derselben eine bestimmte Summe vom Reeder bekommt, und in dieser Bedeutung hat sich der Ausdruck Kaplaken besonders erhalten, während er in der zuerst hervorgehobenen meist durch andere Bezeichnungen, wie z. B. Primage, ersetzt ist.

2. Primage[3]) bedeutet einmal so viel wie Kaplaken (Pöhls a. a. O.; wie es geradezu die englische Bedeutung dafür ist: Ab-

---

Bedürfnisses besonderer Haverei des Schiffs nur von dem Reeder mit Schiff und Fracht, im Fall grofser Haverei nach den Grundsätzen dieser geleistet: Bei einer Verbodmung tritt auch ohne Übereignung des Bodmereibriefs der Interessent, dem Ladung entzogen wird, in das Bodmereirecht an Schiff und Fracht ein.

1) Letzteres, wenn die Zahlung von Kaplaken nur für den Fall vom Befrachter versprochen wurde, dafs er mit dem Schiffer zufrieden sein würde.

2) 2 %, $2\frac{1}{2}$ %, 5 %, auch 5 von 105 finden sich häufig.

3) Die Prozente sind in der Regel ziemlich hoch; 15 % Primage kommen in vielen, namentlich hamburgischen und bremischen Chartepartien und Konnossementen vor.

bott S. 531); dann aber sind darunter und unter den sonstigen Belohnungen, deren der Artikel Erwähnung thut, Prämien zu verstehen, die der Befrachter unter gewissen Bedingungen zu zahlen verspricht, so wenn das Schiff innerhalb einer bestimmten Zeit, oder als das erste mit der betreffenden Art von Ladung in dem Bestimmungshafen eintreffen, oder wenn die Ladung einen vorteilhaften Markt gefunden haben werde, und ähnliches. In der Regel werden auch hierbei Prozente der vereinbarten Fracht[4]), zuweilen wird eine bestimmte Summe ausbedungen. Auch diese Prämien wurden schon früher vielfach für den Reeder bedungen und vom Reeder in Anspruch genommen.

3. Nach dem H.G.B. sollen solche Prämien in jedem Fall, also auch wenn sie ausdrücklich dem Schiffer versprochen sind, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob der Frachtvertrag von ihm selbst oder vom Reeder abgeschlossen ist, dem Reeder verrechnet werden. Und dasselbe gilt von den ohne besonderes vorgängiges Versprechen nach Vollendung der Reise freiwillig vom Befrachter dem Schiffer gegebenen Geschenken. Der Grund wird darin gesucht, dafs alles, was der Schiffer „mit dem Schiffe durch Ausübung seiner Pflicht zu erwerben imstande ist, dem Reeder“ gehört. Dies würde nun freilich nicht gegen das Behalten von Geschenken seitens des Schiffers sprechen. Der wirkliche Grund ist vielmehr ein Zweckmäfsigkeitsgrund, nämlich der, dafs die Sitte, dem Schiffer Geschenke zu geben, sehr häufig zum Nachteil des Reeders ausschlägt, sei es, dafs der Schiffer das Schiffsmaterial über Gebühr anstrengt, sei es, dafs er im Hinblick auf ein zu erwartendes Geschenk zum Nachteil des Reeders sich niedrigere Frachtsätze gefallen läfst (Prot. S. 1922 f.).

4. Natürlich unterliegt es keinem Bedenken, dafs der Schiffer mit Genehmigung des Reeders derartige Geschenke behalten kann (Prot. a. a. O. und S. 3789). Auch ist zu beachten, dafs die Geschenke, um unter die Bestimmung des Artikels zu fallen, den Charakter von Belohnungen haben, d. h. dem Schiffer versprochen oder gegeben sein müssen im Hinblick auf seine als Schiffsführer geleisteten Dienste.

5. Das R.O.H.G. hat unter Berücksichtigung der auf der Hamburger Konferenz für die Vorschrift geltend gemachten Gründe der Bestimmung die Bedeutung beigelegt, dafs dadurch der Schiffer verhindert werde, „irgend etwas zu behalten, was er in seiner Eigenschaft als Schiffer, sei es für sich persönlich, sei es für die Reederei, sei es für die Ladungsinteressenten empfangen hat“ (Entsch. VI S. 65). Dieses Princip läfst sich jedoch nicht aus dem Art. ableiten, da derselbe nur von dem spricht, was

4) Dieselbe Bezeichnung kommt auch in der Bedeutung einer Kommission vor, welche sich der Befrachter von dem Verfrachter für die Zuweisung des Transportauftrags zahlen läfst. Diese „Primage“ ist nach einem Erkenntnis des O.L.G. Hamb. (Hans. XII Nr. 2) zu erstatten, wenn die Fracht durch Verlust des Schiffs verloren geht.



der Schiffer vom Befrachter, Ablader oder Ladungsempfänger erhält[5]). Mit Recht erklärt das R.O.H.G. (a. a. O. S. 63—65) aber den Schiffer auch für verpflichtet, eine Ausfuhrprämie, auf welche die Ladungsinteressenten keinen Anspruch erheben, dem Reeder abzuliefern.

Art. 514.

Der Schiffer darf ohne Einwilligung des Reeders für eigene Rechnung keine Güter verladen. Handelt er dieser Bestimmung zuwider, so mufs er dem Reeder die höchste am Abladungsorte zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht erstatten, unbeschadet des Rechts des Reeders, einen erweislich höheren Schaden geltend zu machen.

Neues H.G.B. § 544 übereinstimmend, nur statt: *„so mufs er dem Reeder . . . . . erstatten“* *„so hat er dem Reeder . . . zu erstatten“* und im Schlufssatz: *unbeschadet des Anspruchs des Reeders auf den Ersatz eines ihm verursachten höheren Schadens.*

Diese Änderungen sind nur redaktionell.

Das Gesetz hat nicht die Fälle vor Augen, in welchen der Schiffer schon nach „allgemeinen Rechtsgrundsätzen“ ein Unrecht durch die Verladung eigener oder fremder Güter begehen würde, d. h. die Fälle, in welchen der Schiffer „seine eigenen Waren oder die Waren anderer Personen, von denen er sich die entsprechende Fracht zahlen“ läfst, oder deren Waren er „aus Gefälligkeit unentgeltlich oder gegen eine zu geringe Fracht“ befördert, in der Absicht ladet, „den Reeder um die ihm gebührende Fracht zu verkürzen“; sondern den Fall, wo der Schiffer Waren „auf eigene Rechnung“ in der Absicht befördert, „dem Reeder hierfür die entsprechende Fracht zu vergüten und mit der Ware Handel zu treiben und dergleichen“. Das Gesetz hat dies dem Schiffer untersagt, weil „Spekulationsgeschäfte des Schiffers mit denen des Reeders“ nicht selten kollidieren, und dadurch dem letzteren „eine unpassende Konkurrenz gemacht“ werden würde, auch durch Spekulationsgeschäfte der Schiffer nicht selten Zollverwickelungen und dergleichen enstehen dürften, „welche dem Reeder und den übrigen Ladungsinteressenten zum grofsen Nachteil gereichten“ (Prot. S. 1924—1928).

Aufserdem kommt in betreff der Mitnahme von Waren seitens des Schiffers noch der § 297 des R.Str.G.B. in Betracht:

---

5) Es kommt in den Seestädten häufig vor, dafs sich die Schiffer von Stauern und Händlern bei Bestellung für Schiffsrechnung Prozente geben lassen, ebenso bei Bergungsverträgen („eine Rechnung für den Schiffer, eine für den Reeder“). Dafs dies ein Mifsbrauch ist und der Schiffer zur Herausgabe des unrechtmäfsigen Vorteils verpflichtet ist, bedarf keiner Ausführung, es ergiebt sich dies aus dem Vertrag mit dem Reeder von selbst.



— ein Schiffer, welcher ohne Vorwissen des Reeders Gegenstände an Bord nimmt, welche das Schiff oder die Ladung gefährden, indem sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffs oder der Ladung veranlassen können, wird mit Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark oder mit Gefängnis bis zu zwei Jahren bestraft.

Art. 515.

Der Schiffer kann, selbst wenn das Gegenteil vereinbart ist, jederzeit von dem Reeder entlassen werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche.

Neues H.G.B. § 545 übereinstimmend.

1. Der Schiffer hat kein Zurückhaltungsrecht am Schiff wegen seiner Entschädigung oder Auslagen, er mufs den Besitz räumen. Auch die Vorschrift des Art. 522 ändert daran nichts, er hat auch als Mitreeder dieses Recht nicht: er kann nur als solcher selbst gegen seine Entlassung stimmen (vgl. Art. 458). Ist der Schiffer als Ausrüster (Art. 477) bestellt, so kommt Art. 515 ihm gegenüber natürlich nicht zur Anwendung, er ist dann selbst Reeder. Hat er selbst die Mehrheit, so kann er — bis zur Auflösung — nie entlassen werden, es kann gegen ihn nur wegen Mifswirtschaft geklagt werden (Art. 458 Bem. Nr. 6)[1]).

2. Wenn der Reeder (beziehentlich die Reedermehrheit) durch Vertrag überhaupt oder für gewisse Zeit, sich des Rechtes aus Art. 515 begeben wollte, obwohl der Schiffer nicht Ausrüster ist, so würde dem Reeder für die Dauer desselben der Besitz des Schiffs geradezu verloren gehen, was dem Begriff des Reeders widerspricht und er würde in der Erfüllung der öffentlichrechtlichen Pflichten, die der Reedereibetrieb mit sich bringt, von dem guten Willen oder der Fähigkeit des Schiffers abhängig sein. Wer einen Schiffer anstellt, weifs häufig, bevor er ihn in der Praxis erprobt, nicht, wie weit er für seinen Posten tauglich ist. Die Prüfung als Schiffer giebt keine Gewähr, dafs der Geprüfte jedes Schiff ordnungsmäfsig führen kann und will. Erweist er sich später nach dem Ermessen des Reeders als untauglich, so erfordert es also schon das öffentliche Interesse (Sicherheit von Gut und

1) Dänemark und Norwegen (§ 61) geben ihm ein Retentionsrecht, bis ihm Sicherheit wegen seiner Auslagen oder wegen übernommener Verbindlichkeiten bestellt wird. Diese Gesetze (ebenso Finnland Art. 52, Schweden § 61) geben auch einer Minderheit das Recht, aus triftigen Gründen gerichtliche Entlassung eines Schiffers zu fordern, der selbst mehr als die Hälfte besitzt. Frankreich Art. 218, Belgien Art. 8, Italien Art. 494 geben dem Reeder das Recht, jederzeit den Schiffer ohne Entschädigung zu entlassen, wenn nicht eine solche schriftlich vorbedungen ist. Andere Gesetze schützen den Kapitän, der Mitreeder ist und dem durch schriftlichen Reedereivertrag die Führung übertragen ist bis zum Nachweis von Gründen (Spanien Art. 606, 607, Mexico Art. 679, Argentinien Art. 892, Nordamerika (Gesetz von 1872) im Fall ausdrücklicher Klausel). Im übrigen wie bei uns vgl. Abbott p. 117.



Leben, Erfüllung der Unfallverhütungsvorschriften, der Auswanderergesetze, die zum Teil auch den Reeder verpflichten), dafs ihm die Möglichkeit gegeben sein mufs, sofort Wandel zu schaffen. Wer sich durch Vertrag dieses Rechtes begiebt, würde diese Pflichten nicht erfüllen können und die Sicherheit des Verkehrs würde darunter leiden. Deshalb ist Art. 515 zwingendes Gesetz und jeder entgegenstehende Vertrag ungültig[2]).

3. Der Schiffer seinerseits darf die Führung des Schiffs vor Beendigung seines Vertrags nie ohne Grund aufgeben. Er würde sich sonst nicht nur civilrechtlich, sondern auch öffentlichrechtlich verantwortlich machen, insbesondere den Verlust seines Patents riskieren. Er kann aber — abgesehen von den Fällen eigener Krankheit u. s. w. vgl. Art. 523 H.G.B. — die Fortsetzung des Dienstes weigern und seine Entlassung fordern, wenn der Reeder es ihm unmöglich macht, das Vertragsverhältnis fortzusetzen oder ihm durch Vorenthaltung der Gegenleistungen einen Rücktrittsgrund gewährt. Das H.G.B. enthält hierüber keine Vorschriften: es kommen in dieser Beziehung die Grundsätze des bürgerlichen Rechts zur Anwendung vgl. §§ 324, 326, 626, 628 B.G.B. und oben Art. 479 Bem. Nr. 6. Dem Schiffer stehen in solchem Fall also Schadensersatzansprüche wegen der vorzeitigen Lösung zu. Er darf aber das Schiff nicht verlassen, bevor ihn ein neuer Schiffer ablöst, wenn er nicht in der Lage ist, die einstweilige Führung einem Steuermann zu übertragen oder von einem deutschen Konsul ein stellvertretender Schiffer ernannt ist.

Art. 516.

Erfolgt die Entlassung, weil der Schiffer untüchtig befunden ist, oder weil er seiner Pflicht nicht genügt, so erhält er nur dasjenige, was er von der Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vorteile bis dahin verdient hat.

Neues H.G.B. § 546 übereinstimmend.

1. Der vorangehende Artikel hat als Regel das Princip aufgestellt: Der Reeder kann den Schiffer seiner Stellung entheben. Dieser behält aber dessen ungeachtet seine vermögensrechtlichen Ansprüche aus dem Vertrag. In den folgenden Artikeln wird dieses Princip genauer bestimmt Der Art. 516 behandelt den Fall, in dem durch Schuld des Schiffers der Vertrag aufge-

2) So urteilt auch die französische Praxis (Lyon-Caën Nr. 504, Urteil des Gerichts zu Rennes 18. Juli 1865, Journal de Marseille 1866 — 2 — 31). Ähnlich das von Parsons I p. 96, 97 mitgeteilte amerikanische Urteil Card c/a. Hope, wo ein Kontrakt für ungültig erklärt wurde, in welchem die Reedermehrheit sich verpflichtet hatte, den als Schiffer zu bestellen, den die Erben des gegenwärtigen Schiffers benennen würden. Es wurde ausgeführt: dafs es eine öffentlichrechtliche Pflicht der Mehrheit sei, aus freier und unbehinderter Entschliefsung den Schiffer zu wählen „*ut dentur digniori*“. Aus der Tendenz des Art. 515 wird sich auch für uns dasselbe ergeben.

hoben wird, weil der Schiffer die ihm obliegenden Dienste nicht leistet.

Die Nichtleistung kann ihren Grund haben in der Untüchtigkeit des Schiffers — und darunter ist der Mangel der erforderlichen Kenntnisse und sonstigen Fähigkeiten zur Führung des Schiffs zu verstehen (Prot. S. 1033 f.) — oder in Pflichtverletzung.

Unter dem „seiner Pflicht nicht genügen“ ist nicht jede „geringfügige Pflichtversäumnis“ zu verstehen, sondern nur schwerere Pflichtversäumnis, welche sich als Nichtleistung der Obliegenheiten in ihrer Gesamtheit charakterisiert. Wann eine solche anzunehmen, entscheidet richterliches Ermessen (Prot. S. 1934).

2. Die Bestimmung dieses Artikels greift Platz, mag der Schiffer auf bestimmte oder unbestimmte Zeit oder auf Lebensdauer angestellt oder für eine bestimmte Reise geheuert sein (Prot. S. 1933, 1935).

Art. 517.

Wenn ein Schiffer, welcher für eine bestimmte Reise angestellt ist, entlassen wird, weil die Reise wegen Krieg, Embargo oder Blokkade, oder wegen eines Einfuhr- und Ausfuhrverbots, oder wegen eines anderen Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann, so erhält er gleichfalls nur dasjenige, was er von der Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vorteile bis dahin verdient hat. Dasselbe gilt, wenn ein auf unbestimmte Zeit angestellter Schiffer entlassen wird, nachdem er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat.

Erfolgt in diesen Fällen die Entlassung während der Reise, so hat der Schiffer aufserdem nach seiner Wahl entweder auf freie Zurückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert worden ist, oder auf eine entsprechende Vergütung Anspruch.

Wenn nach den Bestimmungen dieses Gesetzbuchs ein Anspruch auf freie Zurückbeförderung begründet ist, so umfafst derselbe auch den Unterhalt während der Reise.

Neues H.G.B. § 547 übereinstimmend.

1. Die Art. 517—521 behandeln die Folgen einer Entlassung, welche weder von dem Schiffer verschuldet ist (Art. 516) noch in persönlichen Verhältnissen (Krankheit u. s. w.) des Schiffers (Art. 523) begründet ist. Zum Verständnis dieser Vorschriften, die natürlich nur in Ermanglung von besonderen Abreden gelten, ist zunächst im allgemeinen folgendes zu bemerken:

Das Gesetz unterscheidet:

a. Anstellung des Schiffers für eine bestimmte Reise, d. h. eine solche Reise, welche in ihren Stationen feststeht, im übrigen aus einer oder mehreren Frachtreisen bestehen kann (unbestimmt: „bis das Schiff wieder in einen deutschen Hafen zurückkehrt“ R.O.H.G.Urteil 20. März 1874

H.G.Z. VII Nr. 229) ebenso „nach Bergen weiter und zurück wie die Orders fallen“ H.G Z. VIII Nr. 269) [1]).

Wird in diesem Fall der Schiffer ohne Grund entlassen, so erhält er die Heuer für die ganze Reise und aufserdem freie Zurückbeförderung in den Hafen, wo er geheuert worden war, unter Fortbezug der Heuer bis zur Ankunft in diesem Hafen, wenn er für Aus- und Rückreise (d. h. aus und zu Haus: Heuerreise) geheuert war, was durchaus die Regel ist. Ersteres ist im Gesetz nicht ausdrücklich gesagt, folgt aber aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen (Werkvertrag vgl. § 631 Abs. 2 B.G.B.), letzteres bestimmt Art. 520.

Tritt in diesem Fall ein Ereignis ein, welches ohne den Willen beider Teile die Reise früher beendet oder deren Antritt verhindert, d. h. einer der Fälle Art. 517, so erhält der Schiffer nur die bis dahin verdiente Heuer und freie Zurückbeförderung (Art. 517).

b. Anstellung des Schiffers auf unbestimmte Zeit.

Es kommt häufig vor, dafs ein Schiffer schon angestellt wird, wenn ein Schiff noch im Bau oder in der Ausrüstung begriffen ist, oder dafs der Vertrag nach Beendigung einer früheren Heuerreise fortgesetzt wird, weil eine neue unternommen werden soll. Kommt es in einem solchen Fall nicht zur Übernahme der Ausführung einer bestimmten Reise (vgl. oben a und unten Art. 518 Bem. Nr. 2), so kann im Fall seiner Entlassung (Art. 515) der Schiffer nur verdiente Heuer fordern (Prot. S. 1938).

Kommt es aber zur Übernahme einer bestimmten Reise (in solchem Fall liegt noch nicht wie im Fall a Werkvertrag, sondern immer noch Dienstvertrag vor, vgl. Prot. S. 1945), so erhält der Schiffer:

wenn er ohne Grund vor Antritt oder Beendigung derselben entlassen wird, aufser der verdienten Heuer und Zurückbeförderung in den Hafen, wo er geheuert ist, noch eine Entschädigung von 2—4 Monaten Heuer, jedoch nicht mehr als er bei Beendigung der Reise erhalten haben würde (Art. 518),

wenn dagegen die Reise infolge einer der im Art. 517 genannten zufälligen Ereignisse nicht angetreten oder nicht beendigt wird, nur die verdiente Heuer und Zurückbeförderung in den Hafen, wo er geheuert wurde oder statt dessen eine entprechende Vergütung (Art. 517),

wenn endlich diese Reise zwar ohne Entlassung des Schiffers beendet wurde, aber nicht in dem Heimatshafen endigte, aufser

1) Wenn der Kontrakt nur für eine erste Reise (z. B. Hamburg-Saigon) fest geschlossen war, mit der Abrede, dafs derselbe, falls keiner beider Teile bei Ablauf dieser ersten Reise kündige, stillschweigend fortlaufe, so liegt, wenn Kündigung nicht erfolgt, erst von dem Endpunkt der ersten Reise (Saigon) aus ein Kontrakt auf unbestimmte Zeit vor: da bis dahin Art. 521 durch Abrede ausgeschlossen war. In diesem Fall konnte also nur Zurückbeförderung nach Saigon verlangt werden (H.G.Z. II Nr. 15).



der verdienten Heuer Zurückbeförderung in den Hafen, wo er geheuert worden ist und Fortbezug der Heuer bis zur Ankunft (Art. 520).

Dasselbe gilt, wenn der Schiffer nach der ersten „bestimmten Reise" eine fernere übernommen hatte.

Freie Zurückbeförderung mit Fortbezug der Heuer steht ihm aber auch dann zu, wenn nach Beendigung einer ersten oder ferneren Reise noch keine Orders für eine folgende bei der Entlassung vorlagen, z. B. das Schiff hat eine Reise von Bremen nach Shanghai hinter sich, neue Reise von Shanghai aus ist noch nicht beordert, vgl. Entscheidung des Reichs-Gerichts vom 19. September 1892 Hans. XIV Nr. 36.

Der Schiffer seinerseits kann in dem Fall b nur mit den aus Art. 521 sich ergebenden Einschränkungen und Rechten den Dienst aufgeben.

c. Anstellung auf bestimmte Zeit (ohne Rücksicht auf Reisen und deren Dauer), wohin auch der Fall einer Anstellung mit bestimmter Kündigungsfrist gehört.

Das Gesetz hat keine Vorschriften über diese Art der Anstellung. Es setzt voraus, dafs solchenfalls der Vertrag das Nötige ordnet, was auch regelmäfsig der Fall sein wird (Prot. S. 1957 ff.). Ist das nicht geschehen, so ist zu sagen:

Zufällige Ereignisse, welche den Reeder hindern, Reisen auszuführen (Fälle des Art. 517) sind einflufslos. Der Schiffer erhält bei vorzeitiger Entlassung seine Heuer bis zum Ablauf der bedungenen Zeit und hat in jedem Fall das Recht, freie Zurückbeförderung in den Hafen, wo er geheuert wurde, nebst Fortbezug der Heuer bis zur Ankunft in diesem Hafen oder entsprechende Vergütung zu fordern (Art. 520 H.G.B.)[2]).

Ist der Schiffer auf einer laufenden Reise (Frachtreise) noch begriffen, wenn die Zeit, auf welche er geheuert ist, endigt, so mufs er diese Reise noch beenden[3]).

Bei einer Anstellung auf Lebenszeit ist eine Entlassung ohne Entschädigung aufserhalb der Fälle des Art. 516 dem Reeder überhaupt nickt gestattet, der Schiffer wird dagegen unter Beobachtung der Regeln des Art. 521 den Dienst verlassen können,

---

2) Die skandinavischen Gesetze (§ 66) verordnen Zurückbeförderung, aber ohne Fortbezug der Heuer.

3) Bei einem Engagement auf Zeit läfst sich der Betrieb namentlich bei Segelschiffen nicht so einrichten, dafs gerade mit Ablauf der Zeit auch eine Reise zu Ende ist. Man mufs daher in solchem Fall es als gewollt ansehen, dafs bis zum Ende der laufenden Reise, die vor Ablauf der Vertragszeit begonnen ist, der Vertrag verlängert wird. Der Schiffer wird sich aber dem Antritt einer solchen Reise widersetzen können, wenn nur noch eine so kurze Zeit übrig ist, dafs bereits vorauszusehen ist: dafs diese Zeit nicht ausreicht, um die Reise zu beenden. Auch wird er bei längerem Aufenthalt in Not- oder Zwischenhäfen Ablösung fordern können. Erfolgt dieselbe nicht, wird er nach Art. 483 einen Stellvertreter ernennen und das Schiff verlassen können.

weil eine Bindung des Schiffers nur auf so lange als gewollt anzusehen ist, wie bei der Anstellung auf unbestimmte Zeit. Nach Inkrafttreten des B.G.B. wird § 624 B.G.B. (Zulässigkeit einer Kündigung nach 3 Jahren) mafsgebend sein. Vorzeitige Entlassung hat in diesem Fall aufser freier Zurückbeförderung die Folge, dafs der Reeder dem Schiffer die Heuer fortzahlen mufs, so lange er dienstfähig bleibt.

In den Fällen zu a und c fällt aber die Pflicht zur Fortzahlung der Heuer fort, wenn und soweit der Schiffer durch eine andere Anstellung während der betreffenden Zeit Verdienst erhält, denn soweit ist er nicht geschädigt. Ob der Schiffer verpflichtet ist, sich aufserdem denjenigen Erwerb anrechnen zu lassen, den er anderweitig hätte machen können, entscheidet sich im Fall a nach den Regeln des Werkvertrags, in den Fällen c nach den Regeln des Dienstvertrags. Nach dem B.G.B. (vgl. §§ 324, 649) findet in beiden Fällen eine solche Anrechnung nur dann statt, wenn der Schiffer solchen Erwerb böswillig unterläfst. Diese Grundsätze gelten nicht da, wo das Gesetz dem Schiffer Heuer auf gewisse Monate als „Entschädigung" zugebilligt hat (also in den Fällen b), denn diese ist bereits unter Berücksichtigung eines möglichen neuen Erwerbs gesetzlich bemessen und festgestellt (Prot. S. 1938, 1943, 1945). Ebenso ist der Anspruch auf „entsprechende Vergütung" an Stelle der Zurückbeförderung (Art. 518 und 520) stets unabhängig von anderweitigem Erwerb.

2. Der Vertrag des Schiffers ist nur mit der Person des Reeders abgeschlossen, der Schiffer ist nicht verpflichtet, bei einem Verkauf des Schiffs dem Nachfolger weiter zu dienen, wenn er dies nicht will. Bei der Schiffsmannschaft ist dies anders (vgl. § 61 Seem.-Ordn.). Der Schiffer kann also solchen Falls Entschädigung von dem Veräufserer, wie bei vorzeitiger Entlassung fordern. Ist aber der neue Erwerber bereit ihn zu behalten, so unterläfst er im Sinne der Nr. 1 anderweitigen Erwerb und dies kann nach den Regeln der Nr. 1 — falls er zu seiner Weigerung nicht stichhaltige Gründe hat — unter Umständen seinen Entschädigungsanspruch beseitigen, vgl. auch Art. 495 Bem. Nr. 3.

Art. 517 behandelt die zufälligen Ereignisse, welche ohne Schuld des Schiffers oder Reeders die Reise beendigen. Das ist einmal der Fall bei einem das Schiff oder die Ladung oder beide betreffenden Zufall, wenn z. B. ohne Schuld des Schiffers das Schiff untergeht, die Ladung verbrennt oder ein anderes der im Art. 630 erwähnten Ereignisse eintritt; ferner in den Fällen des Art. 631, welche sich als Verhinderungen von hoher Hand (von Seiten souveräner Mächte) charakterisieren: wenn der Staat, dem der Reeder oder der Ladungseigentümer angehört, in einen Krieg verwickelt ist, wodurch Schiff oder Ladung unfrei, d. h. der Gefahr des Aufbringens ausgesetzt wird, wenn Embargo, ein vorläufiger Arrest, von dem Staate, in dessen Gebiet sich das in

Frage stehende Schiff befindet, auf alle in seinen Häfen oder Territorialmeeren befindlichen Schiffe oder auf alle Schiffe der Flagge, welche das Schiff führt, gelegt wird; wenn der Hafen, in welchem das betreffende Schiff liegt, oder der Hafeu, nach welchem es bestimmt ist, blockiert ist; wenn für die Waren, die das Schiff geladen, im Ausgangshafen ein Ausfuhrverbot oder im Bestimmungshafen ein Einfuhrverbot besteht. In diesen Fällen trifft die höhere Gewalt stets Schiff oder Ladung, wenn sie zunächst auch in der Person des Reeders oder eines Ladungseigentümers eingetreten sein sollte. Bricht z. B. Krieg aus zwischen einer Macht und dem Staate des Ladungseigentümers, so wird dadurch zuerst der letztere zum Angehörigen einer kriegführenden Macht, zugleich wird dadurch aber auch die Ware zum feindlichen Gut, allerdings nur mittelbar im Gegensatz zur Kriegskontrebande, welche unmittelbar durch ihre Eigenschaft und ohne Rücksicht auf den Eigentümer der Konfiskation unterworfen wird. Deshalb wurde auch in zweiter Lesung statt der Worte: „oder wegen eines Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls“ zu setzen beschlossen: „oder wegen eines anderen — Zufalls“ (Prot. S. 3800). Ganz anders liegt die Sache bei einem sonstigen, die Person des Reeders betreffenden Zufall, z. B. wenn die im Frachtvertrage ausbedungene Ladung nicht geliefert wird. In solchen Fällen wird die Reise nur nutzlos und unzweckmäfsig, und der Reeder giebt sie deshalb freiwillig auf (Prot. S. 1931 f., S. 1935 f.).

Die im Art. 631 erwähnten Ereignisse geben dem Verfrachter oder Befrachter nur das Recht, den Frachtvertrag aufzuheben (vgl. Art. 636). Obwohl hier also eine absolute Unmöglichkeit, die Reise fortzusetzen, nicht vorliegt, soll nach Art. 517 doch dieselbe Wirkung eintreten, als wenn eine solche vorliege. Übt der Schiffer für den Verfrachter jenes Recht aus, so kann er in betreff der für ihn selbst daraus nach Art. 517 eintretenden Rechtsfolge nicht in Zweifel stellen, ob wirklich eines der Ereignisse des Art. 631 vorhanden war. Übt der Verfrachter selbst oder der Befrachter jenes Recht aus, so mufs dem Schiffer dies dagegen bewiesen werden. Hinsichtlich der Blockade dürfte dabei die Frage aufzuwerfen sein, ob dieselbe im Sinne der Art. 517 und 631 eine völkerrechtlich wirksame sein mufs, oder ob es genügt, dafs die Umstände ein dieser Voraussetzung entsprechendes Verhalten rechtfertigen? Allerdings mufs eine Blockade, um für die Staaten, welche die Pariser Deklaration vom 16. April 1856 unterzeichnet haben oder derselben beigetreten sind, verbindlich zu sein, effektiv, d. h. durch eine hinreichende Macht ausgeübt sein, um den Zugang zum feindlichen Küstengebiet thatsächlich zu verhindern. Allein hiervon hängt nur die völkerrechtliche Gültigkeit der Blockade ab, für privatrechtliche Verhältnisse mufs dieser Umstand als nicht entscheidend bezeichnet werden, denn die Gefahr des Aufbringens durch die Kriegsschiffe der blockierenden Macht bleibt bestehen:

Erklärt ein Staat bestimmte Häfen oder Küsten eines anderen Staates für blockiert, so giebt er damit zu erkennen, dafs er jedes Schiff, welches sich der blockierenden Küste nähert, wie ein solches behandeln werde, das die wirkliche Blockadelinie zu durchbrechen unternimmt. Ob der betreffende Staat diese seine Absicht ausführen kann, hängt freilich von seiner Machtstellung und dem Verhalten der neutralen grofsen Seemächte gegenüber dieser Mafsregel ab. Aber ebenso ist auch die Möglichkeit, eine wirkliche Blockade aufrecht zu erhalten, durch die Machtstellung des blockierenden Staates bedingt. Man kann daher dem Reeder nicht zumuten, sein Schiff der Gefahr der Aufbringung auszusetzen auf die Möglichkeit hin, dasselbe infolge einer Intervention seines Staates oder fremder Staaten nach längerer Zeit wieder zu erhalten.

Dennoch kann man nicht sagen, dafs schon die blofse Notifikation der Blockade genüge, welchen Standpunkt Lewis, 2. Auflage I 164 aus vorstehenden Erwägungen vertritt (ebenso Appell.-Gericht Marienwerder, 5. Juli 1865 Busch Archiv VI S. 439 ff., während effektive Blockade fordert: Kommerz. u. Admiral.-Kollegium Danzig, 26. Juli u. 6. Septbr. 1864 Busch Archiv IV S. 487 ff.). Es ist vielmehr mit dem Obergericht Hamburg (Urteil vom 3. Mai 1878 H.G.Z. XI Nr. 65) zu fordern, dafs eine den Umständen nach vernünftige Überzeugung von dem Vorhandensein einer Gefahr, infolge der Blockade aufgebracht zu werden, bestehen mufs. Es kann nach den Umständen die Notifikation genügen, um diese Überzeugung zu schaffen, aber, wenn trotz derselben Schiffe fortwährend unbehelligt ein- und auslaufen, liegt die Sache anders. Das Reichs-Ober-Handels-Gericht (Entsch. Bd. VIII S. 299 ff. Urteil vom 23. Dezember 1872) entscheidet nach denselben Grundsätzen die Frage, wann der Schiffer einen Nothafen infolge einer Blockade mit der Wirkung aufsuchen dürfe, dafs die Kosten des dortigen Aufenthalts zur grofsen Haverei zu rechnen seien, Art. 708 Nr. 4. Es ist anzunehmen, dafs diese Frage nicht anders entschieden werden darf als jene. Läuft der Schiffer mit Recht den Nothafen an, so müssen Reeder und Befrachter (nach Ablauf der Wartezeit Art. 636 Abs. 2) auch mit Recht zurücktreten können[5]).

4. Dem für eine bestimmte Reise geheuerten Schiffer wird der auf unbestimmte Zeit angestellte gleichgesetzt, wenn er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat, weil man auch im letzteren Falle die Sache so anzusehen pflegt, „als sei der Schiffer nunmehr wenigstens für diese bestimmte Reise angestellt“, da er sich „für dieselbe einzurichten“ hat und somit

---

5) So auch Lyon-Caën Nr. 740 und die dort citierte Entscheidung des Handelsgerichts Havre 21. Januar 1890. War der Frachtvertrag direkt auf Bruch bekannter Blockade berechnet und abgeschlossen, was nicht unzulässig ist, vgl. Carver sect. 246 (*contracts to run blockades*), so liegt die Sache anders (hierüber s. Bem. zu Art. 631).

darauf mufs rechnen können, „dafs der Reeder ihn für die Dauer derselben im Dienste belasse“ (Prot. S. 1933).

5. Über den Zeitpunkt, in welchem die Ausführung der Reise als übernommen gilt, vgl. die Bem. zu Art. 518.

6. Da der Anspruch auf Zurückbeförderung resp. (nach seiner Wahl) Vergütung an keine Bedingungen geknüpft wird, so kann der Schiffer letztere auch dann fordern, wenn er in dem Hafen, in welchem er entlassen ist, in fremde Dienste tritt (Motive zum preufs. Entw. S. 241).

7. Während der Zurückbeförderung soll dem Schiffer auch Unterhalt seitens des Reeders zu Teil werden. Unter Unterhalt ist aber lediglich Beköstigung, und nicht auch Bekleidung zu verstehen. Dies ergiebt sich aus der Geschichte der Bestimmung. Im Art. 436 des preufsischen Entwurfs war dem Schiffer für den Fall, dafs ihm ein Anspruch auf freie Zurückbeförderung zustand, auch „Beköstigung“ während der Reise gewährt. Ebenso spricht der Art. 460 des Entwurfs aus erster Lesung dem Schiffer neben der freien Zurückbeförderung „Beköstigung während der Rückreise“ zu. In zweiter Lesung wurde, um Wiederholungen zu vermeiden, beschlossen, den Satz aufzustelllen, dafs „in der Verpflichtung, freie Rückbeförderung zu gewähren, in allen Fällen zugleich die Verpflichtung enthalten sei, für freien Unterhalt während der Rückreise zu sorgen“ (Prot. S. 3896). Hierbei ist nun „Unterhalt“ an Stelle des Wortes „Beköstigung“ gesetzt, ohne dafs nur auch eine Andeutung vorhanden wäre, dafs damit eine weitergehende Verbindlichkeit des Reeders hätte ausgedrückt werden sollen. Es soll der Schiffer, ohne dafs ihm daraus irgend welche Kosten erwachsen, in den Hafen, in dem er geheuert ist, zurückgebracht werden. Hierzu ist es erforderlich, dafs ihm während der Reise unentgeltlich Beköstigung zu Teil wird, nicht aber Bekleidung, um so weniger, als ihm solche während der eigentlichen Heuer-Reise vom Reeder gleichfalls nicht gewährt wird, und er nicht verlangen kann, aus der in Rede stehenden Beendigung eines Kontraktverhältnisses einen besonderen Vorteil zu ziehen (Erk. des Berl. O.Trib. in Striethorsts Archiv LXII S. 245 ff.).

Art. 518.

Wird ein Schiffer, welcher auf unbestimmte Zeit angestellt ist, aus anderen als den in den Art. 516 und 517 angeführten Gründen entlassen, nachdem er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat, so erhält er aufser demjenigen, was ihm nach den Bestimmungen des vorigen Artikels gebührt, als Entschädigung noch die Heuer für zwei oder vier Monate, je nachdem die Entlassung in einem europäischen oder in einem nichteuropäischen Hafen erfolgt ist. Jedoch erhält er in keinem Falle mehr, als er erhalten haben würde, wenn er die Reise zu Ende geführt hätte.

Neues H.G.B. § 548 übereinstimmend, nur heifst es (vgl. Art. 447 — § 483 —), „*aufsereuropäischen*“ *anstatt* „*nicht-europäischen*“.

1. Vgl. im allgemeinen Art. 517 Bem. Nr. 1b. Dafs dem Schiffer auch dann eine Entschädigung gebührt, wenn er nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts einen solchen Anspruch gegen den Reeder gar nicht begründen könnte, rechtfertigt sich dadurch, dafs auch er (nach Art. 521) von einer einmal übernommenen Reise nicht willkürlich zurücktreten darf (Prot. S. 1943).

2. Die Ausführung der Reise, wovon die Anwendbarkeit des Artikels abhängt, beginnt mit dem Augenblick, in welchem der Schiffer „zur Ausführung derselben Anweisung und letztere ausdrücklich oder faktisch durch Beginn der Vorbereitungen und dergleichen acceptiert“ hat (Prot. S. 1945). Bis dahin ist dagegen der Reeder befugt, den Schiffer zu entlassen, ohne Rücksicht darauf, ob eine kurze oder lange Zeit seit der letzten Reise verstrichen ist, und ob der Schiffer glauben mufste, dafs eine neue Reise bald unternommen werden würde. Es würde in diesem Falle auch an einem nachweisbaren Entschädigungsanspruch fehlen, den er gegen den Reeder geltend machen könnte (Prot. S. 3803).

3. Über den Begriff der europäischen Häfen im Sinne des H.G.B. vgl. Art. 447.

Art. 519.

War die Heuer nicht zeitweise, sondern in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen, so wird in den Fällen der Art. 516 bis 518 die verdiente Heuer mit Rücksicht auf den vollen Heuerbetrag nach Verhältnis der geleisteten Dienste, sowie des etwa zurückgelegten Teils der Reise bestimmt. Zur Ermittelung der im Art. 518 erwähnten Heuer für zwei oder vier Monate wird die durchschnittliche Dauer der Reise einschliefslich der Ladungs- und Löschungszeit unter Berücksichtigung der Beschaffenheit des Schiffs in Ansatz gebracht, und danach die Heuer für die zwei oder vier Monate berechnet.

Neues H.G.B. § 549 übereinstimmend.

1. In den Art. 516 bis 518 wird der regelmäfsige Fall vorausgesetzt, dafs die Heuer des Schiffers monatweise bedungen ist. Art. 519 giebt an, in welcher Weise die Bestimmungen der gedachten Artikel aufzufassen sind, wenn die Heuer in Bausch und Bogen für die Reise bedungen ist.

2. Für die Art. 516 und 517 ordnet Art. 519 nicht nur an, wie bei der in Bausch und Bogen für eine Reise festgesetzten Heuer die verdiente Heuer zu berechnen, sondern er entscheidet auch die bei diesen Artikeln möglicherweise aufzuwerfende Vorfrage, ob vor vollendeter Reise von verdienter Heuer überhaupt die Rede sein könne, wenn ein Bauschquantum für die ganze

Reise, d. h. für die Vollendung der Reise festgesetzt ist; und zwar im bejahenden Sinne (Prot. S. 1947). Die verdiente Heuer selbst ist durch sachverständiges Ermessen festzustellen, indem in Betracht gezogen werden die bereits geleisteten Dienste und das Resultat derselben im Verhältnis zu den für die Zurücklegung der ganzen Reise aufzuwendenden Diensten.

3. Zur Ermittelung des Betrages der im Art. 518 dem Schiffer zugebilligten, in zwei- resp. viermonatlicher Heuer bestehenden Entschädigung ist durch sachverständiges Gutachten die regelmäfsige Dauer der in Frage stehenden Reise — unter Berücksichtigung der Fahrgeschwindigkeit eines Schiffs der in Rede stehenden Art — festzustellen, wofür nur die positive Vorschrift besteht, dafs in die Zeitdauer der Reise auch die Lade- und Löschzeit eingerechnet werde.

Zu beachten ist noch, dafs unter der verdienten Heuer des ersten Satzes die Heuer mit Einschlufs der dem Schiffer zustehenden Kaplaken, Tantiemen und sonstigen ausbedungenen Vorteile zu verstehen ist (s. Bem. zu Art. 513), unter der Heuer im zweiten Satze die reine Heuer mit Ausschlufs sonstiger Emolumente (s. Art. 518; vgl. Prot. S. 1937, 1941).

Art. 520.

Endet die Rückreise des Schiffs nicht in dem Heimatshafen und war der Schiffer für die Aus- und Rückreise oder auf unbestimmte Zeit angestellt, so hat der Schiffer Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert worden ist, und auf Fortbezug der Heuer während der Reise oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung.

Neues H.G.B. § 550 übereinstimmend.

Der preufsische offizielle Text las hier: „auf bestimmte Zeit" statt auf „unbestimmte Zeit". Dieser Druckfehler ist berichtigt Ges.S. 1877 S. 218.

Über Zurückbeförderung s. Art. 517 Bem. Nr. 1 und 7.

Endet die Reise im Heimatshafen (Registerhafen oben S. 116), so fällt der Anspruch auf Zurückbeförderung stets fort, selbst wenn thatsächlich die Seefahrt mit dem Schiff von einem andern Hafen aus, z. B. seitens eines im Ausland wohnenden Deutschen von dem Hafen seines Wohnorts aus betrieben wird. Endet die Reise aber nicht im Heimatshafen, so besteht auch nicht ein Anspruch auf Zurückbeförderung in diesen Hafen, sondern in den Hafen, wo der Schiffer geheuert ist, der regelmäfsig mit dem Hafen zusammenfallen wird, von welchem zur Zeit thatsächlich die Seefahrt betrieben wird (vgl. Anm. 2: zur Vorrede und oben S. 322 Note 1). Art. 520, 521 und 523 Note 1 beruhen bei ihrer Betonung des Heimatshafens auf der rechtlichen Zusammengehörigkeit des Schiffs mit diesem Hafen, die es nicht selten für Schiff und Führer nötig macht, denselben zum Endpunkt der Reise zu

machen, selbst wenn sonst ein anderer Hafen der thatsächliche Mittelpunkt des Betriebes ist.

Art. 521.

Der Schiffer, welcher auf unbestimmte Zeit angestellt ist, mufs, sobald er seine Reise angetreten hat, in dem Dienst verbleiben, bis das Schiff in den Heimatshafen oder in einen inländischen Hafen zurückgekehrt und die Entlöschung erfolgt ist.

Er kann jedoch seine Entlassung fordern, wenn seit der ersten Abreise zwei oder drei Jahre verflossen sind, je nachdem das Schiff zur Zeit der Aufkündigung in einem europäischen oder in einem nichteuropäischen Hafen sich befindet. Er hat in einem solchen Falle dem Reeder die zu seiner Ersetzung erforderliche Zeit zu gewähren und den Dienst inzwischen fortzusetzen, jedenfalls die laufende Reise zu beendigen.

Hat der Reeder sofort nach der Kündigung die Rückreise angeordnet, so mufs der Schiffer das Schiff zurückführen.

Neues H.G.B. § 551 übereinstimmend, nur mit veränderter Redaktion des Abs. 3:

Ordnet der Reeder sofort nach der Kündigung die Rückreise an, so ist der Schiffer verpflichtet, das Schiff zurückzuführen.

1. Die dem Schiffer im Abs. 2 auferlegte Pflicht, auch nach der von seiner Seite erfolgten Kündigung den Dienst fortzusetzen, bis der Reeder ihn ersetzt hat, nötigt denselben, nicht blofs „das Schiff unter seiner Obhut“ zu behalten, und deshalb einstweilen mit demselben still zu liegen, sondern auch „der etwa bereit liegenden Order zur Antretung einer neuen Reise Folge zu leisten“ (Prot. S. 2017).

2. Unter der laufenden Reise ist natürlich nicht die s. g. Heuer-Reise („aus und zu Haus“) vgl. Art. 517 Bem. Nr. 1 zu verstehen, sondern die Frachtreise, auf der sich der Schiffer zur Zeit seiner Kündigung gerade befindet (Prot. S. 3804). Der Reeder ist seinerseits immer nur für eine bestimmte Reise verpflichtet, kann also bei Beendigung jeder Reise kündigen, ohne Rücksicht darauf, in welchem Hafen dieselbe endet (vergl. Art 517 Bem. Note 1 und 2 Art. 520).

3. Die Rückreise im Abs. 3 ist nicht notwendigerweise die Reise nach dem Heimatshafen des Schiffs oder auch nur nach einem inländischen Hafen, sondern es kann als solche auch die Reise nach einem in der Nähe des Heimatshafens oder doch in der Richtung der Heimreise belegenen Hafen angesehen werden. Ob freilich im konkreten Falle eine Reise der letzteren Art als Rückreise betrachtet werden kann, ist durch richterliches Ermessen zu bestimmen (Prot. S. 2018). Endet die Rückreise nicht im Heimatshafen, so tritt wieder die Pflicht der Zurückbeförderung von dem Endhafen aus nach Art. 520 ein.

Art. 522.

Die Schiffspart, mit welcher der Schiffer auf Grund einer mit den übrigen Reedern getroffenen Vereinbarung als Mitreeder an dem Schiff beteiligt ist, mufs im Fall seiner unfreiwilligen Entlassung auf sein Verlangen von den Mitreedern gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Schätzungswertes übernommen werden. Dieses Recht des Schiffers erlischt, wenn er die Erklärung, davon Gebrauch zu machen, ohne Grund verzögert.

Neues H.G.B. § 552 übereinstimmend.

1. Der Bestimmung dieses Artikels liegt die Thatsache zu Grunde, dafs nicht selten nur Parten-Eigentümer zu Schiffsführern bestellt werden. Dadurch, dafs das Gesetz die Mitreeder nötigt, die Schiffspart des gegen seinen Willen entlassenen Schiffers demselben abzunehmen, soll dieser in den Stand gesetzt werden, auch unter ähnlichen Verhältnissen wieder die Führung eines andern Schiffs zu erhalten (vgl. Art. 515).

2. Die Mitreeder sind indes nur verpflichtet, die Schiffspart zu übernehmen, welche der Schiffer infolge einer Übereinkunft mit den übrigen Reedern erworben hat, d. h. welche er infolge seiner Anstellung als Schiffer mit dem Willen der Mitreeder erworben hat, oder mit Rücksicht auf welche seine Anstellung als Schiffer erfolgt ist (Prot. S. 3828). Auch erlischt das Recht desselben, wenn er nicht in billiger Frist den Willen dasselbe auszuüben kundgiebt. Man will dadurch verhindern, dafs der Schiffer sein Recht zu einem für die Reeder etwa besonders ungünstigen Zeitpunkt geltend macht (Prot. S. 1948) [1]).

Art. 523.

Falls der Schiffer nach Antritt der Reise erkrankt oder verwundet wird, so trägt der Reeder die Kosten der Verpflegung und Heilung:

1. *wenn der Schiffer mit dem Schiffe zurückkehrt und die Rückreise in dem Heimatshafen oder in dem Hafen endet, wo er geheuert worden ist, bis zur Beendigung der Rückreise;*
2. *wenn er mit dem Schiffe zurückkehrt und die Reise nicht in einem der genannten Häfen endet, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit Beendigung der Rückreise;*
3. *wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen werden mufste, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit der Weiterreise des Schiffs.*

Auch gebührt ihm in den beiden letzteren Fällen freie Zurückbeförderung (Art. 517) oder nach seiner Wahl eine entsprechende Vergütung.

1) Ähnliche Bestimmungen sind z. B. in Frankreich, Belgien, Italien, Spanien, Portugal, Mexico, Argentinien vorhanden.

Die Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vorteile bezieht der nach Antritt der Reise erkrankte oder verwundete Schiffer, wenn er mit dem Schiffe zurückkehrt, bis zur Beendigung der Rückreise, wenn er am Lande zurückgelassen werden mufste, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verläfst.

Ist der Schiffer bei Verteidigung des Schiffs beschädigt, so hat er überdies auf eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung Anspruch.

Neues H.G.B. § 553 übereinstimmend, nur ist der zweite Absatz anders redigiert:

Auch kann der Schiffer in den beiden letzteren Fällen freie Rückbeförderung (§ 547) oder nach seiner Wahl eine entsprechende Vergütung beanspruchen.

Die Bestimmungen des Artikels greifen dann nicht Platz, wenn die Erkrankung oder Verwundung des Schiffers durch seine Schuld herbeigeführt ist. In diesem Falle steht nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts dem Reeder eine Einrede gegen den Anspruch des Schiffers auf Ersatz der Kosten der Heilung und Verpflegung zu (Prot. S. 2035). Unter Erkrankung ist auch jeder Zustand zu verstehen, der den Schiffer unfähig macht, das Schiff weiter zu führen, z. B. Altersschwäche.

Art. 524.

Stirbt der Schiffer nach Antritt des Dienstes, so hat der Reeder die bis zum Todestage verdiente Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vorteile zu entrichten; ist der Tod nach Antritt der Reise erfolgt, so hat der Reeder auch die Beerdigungskosten zu tragen.

Wird der Schiffer bei Verteidigung des Schiffs getötet, so hat der Reeder überdies eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung zu zahlen.

Neues H.G.B. § 554 übereinstimmend, nur sind im Absatz 2 die überflüssigen Worte *„erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende“* gestrichen.

Für den Fall, dafs die Heuer nicht zeitweise, sondern in Bausch und Bogen für die Reise bedungen war, ist auch hier der Art. 519 Satz 1 zur Anwendung zu bringen.

Art. 525.

Dieser Artikel ist aufgehoben worden durch den § 68 der Seemannsordnung, welcher an Stelle der im Art. 453 H.G.B. auf Schiff und Fracht beschränkten Haftbarkeit eine persönliche Verhaftung des Reeders treten läfst (oben Bem. zu Art. 453).

Neues H.G.B. streicht diesen Artikel mit Rücksicht auf § 487 (vgl. oben Art. 453) als überflüssig.

Art. 526.

Auch nach dem Verluste des Schiffs ist der Schiffer verpflichtet, noch für die Verklarung zu sorgen und überhaupt das Interesse des Reeders so lange wahrzunehmen, als es erforderlich ist. Er hat aber auch für die Zeit Anspruch auf Fortbezug der Heuer und auf Erstattung der Kosten des Unterhalts. Für diese Heuer und Unterhaltskosten haftet der Reeder persönlich. Aufserdem behält der Schiffer, jedoch nur nach Mafsgabe des Art. 453, Anspruch auf freie Zurückbeförderung (Art. 517) oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung.

Neues H.G.B. § 555 im Satz 1 gleichlautend. Die folgenden Sätze lauten:

Er hat für diese Zeit Anspruch auf Fortbezug der Heuer und auf Erstattung der Kosten des Unterhalts. Aufserdem kann er freie Rückbeförderung (§ 547) oder nach seiner Wahl eine entsprechende Vergütung beanspruchen.

Diese Änderung ist nur redaktionell. Persönliche Haftung des Reeders folgt jetzt aus § 68 der Seem.Ordn. und § 487 neues H.G.B. (vgl. oben Art. 453).

Abgesehen von dem Fall, wo der Schiffer auf bestimmte Zeit, insbesondere nicht ausschliefslich zur Führung eines bestimmten Schiffs bestellt ist, wie z. B. bei den meisten Dampfschiffahrts-Gesellschaften, würde durch den Untergang des Schiffs, welches er führt, sein Dienstverhältnis gelöst sein (vgl. Art. 517 Prot. S. 1960 f.). Damit hört auch die Vertretung des Reeders durch den Schiffer auf. Dennoch hat dieser immer noch solche Angelegenheiten zu besorgen, welche aus seinem früheren Stellvertretungsverhältnisse herrühren, bis darüber von anderer Seite Fürsorge getroffen ist.

Der Schiffer hat in Haverieangelegenheiten die Interessen des Reeders zu vertreten (Entsch des R.O.H.G. XV S. 66). In betreff der Ladung s. Art. 634, 636. Der Schiffer kann hiernach auch Verfügungen für den Reeder treffen, z. B. gestrandete Sachen verkaufen (wenn nötig) oder Verträge über Rücksendung der Mannschaft schliefsen H.G.Z. I Nr. 145. Diese trotz des Untergangs des Schiffs fortdauernde Stellvertretung des Schiffers ist nicht unter den Begriff der Geschäftsführung ohne Auftrag, wie dies auf der Hamburger Konferenz geschah, sondern unter den des Mandats zu bringen, wie auch auf der Hamburger Konferenz selbst die in Rede stehende Verpflichtung des Schiffers als Ausflufs des fortwirkenden Dienstvertrags betrachtet wurde (Prot. S. 3808). Aus eben diesem Grunde ist auch nicht mit dem R.O.H.G. (Erk. vom 30. Oktober 1874 Entsch. XV S. 65) der Anspruch des Schiffers auf die ihm im Art. 526 eingeräumte Vergütung unter dem Gesichtspunkt der *actio negotiorum gestorum contraria,* sondern den der *actio mandati contraria* zu bringen.

Art. 527.

Die Bestimmungen der Landesgesetze über die von dem Schiffer nachzuweisende Qualifikation werden durch dieses Gesetzbuch nicht berührt.

Neues H.G.B. streicht diesen Artikel als durch § 31 Gew.-Ordn. ersetzt.

An Stelle der durch das H.G.B. noch aufrecht erhaltenen Bestimmungen der Landesgesetze über die Qualifikation des Schiffers sind auf Grund des Art. 54 der Reichs-Verfassungs-Urkunde:

— *Das Reich hat — die Bedingungen festzustellen, von welchen die Erlaubnis zur Führung eines Seeschiffs abhängig ist;*

und des § 31 der Reichs-Gewerbe-Ordnung besondere Vorschriften des Bundesrats getreten (vgl. Bem. Nr. 2 zu Art. 478 H.G.B. und Bem. Nr. 3 zur Seem.-Ordn.).

Anhang zum Kommentar des dritten Titels.

1. Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869.

VIII. Bestimmungen über die Wareneinfuhr und Ausfuhr seewärts.

§ 74. [A. Wareneingang. Anmeldung bei dem Ansageposten.] Wo für den Eingang seewärts Ansageposten errichtet sind, haben sich die Schiffsführer bei diesen zu melden und sämtliche über ihre Ladung sprechenden Papiere abzugeben. Der Schiffsführer ist sogleich verpflichtet, dem Ansageposten eine von ihm unterzeichnete Deklaration der Zugänge zum Schiffsraum und etwaiger geheimer Behältnisse zu übergeben, auch dem Beamten diese Zugänge und Behältnisse an Ort und Stelle zu zeigen.

Die Ladungspapiere werden demnächst von dem Ansageposten in Gegenwart des Schiffsführers eingesiegelt, an das betreffende Grenzzollamt adressiert und, falls nach dem Ermessen des Ansagepostens Begleitung eintritt, dem begleitenden Beamten, anderenfalls dem Schiffsführer zur Aushändigung an das Grenzzollamt zugestellt.

§ 75. [Verfahren beim Grenzzollamt — generelle Deklaration (Manifest).] Soll die Ladung bei dem Grenzzollamte zur Entlöschung gelangen, so hat der Schiffsführer dem Amte binnen spätestens 24 Stunden nach der Ankunft eine generelle Deklaration (Manifest) in einfacher Ausfertigung zu übergeben, welche den Namen des Schiffs und des Schiffsführers, die Nationalität und Tragfähigkeit des Schiffs, den Hafen oder die Häfen, wo die Ladung eingenommen ist, die Namen der Warenempfänger, die Gattung der geladenen Waren — bei verpackten Waren auch die Zahl- und Verpackungsart der Kolli, deren Zeichen und Nummer —, ferner die besondere Bezeichnung der Kolli oder der unverpackt geladenen Waren, welche sich aufserhalb des Schiffsraums befinden, endlich die Versicherung, dafs die Angaben richtig sind und die Unterschrift des Schiffsführers oder seines Bevollmächtigten enthalten mufs.

§ 76. Der Schiffsführer haftet für die Richtigkeit der Angaben hinsichtlich der Zahl und Art der geladenen Kolli, sowie dafür, dafs keine unverpackt geladene Ware in der Deklaration verschwiegen ist.

Die Gattung der geladenen Waren hat der Schiffsführer nach bestem Wissen anzugeben. Ist ihm der Inhalt einzelner Kolli unbekannt, so hat er dies in der generellen Deklaration zu bemerken.

§ 77. [Deklaration der Eingänge zum Schiffsraum und der geheimen Behältnisse.] Zugleich mit der generellen Deklaration mufs der Schiffsführer eine Deklaration über die Zugänge zum Schiffsraum und etwaige geheime Behältnisse übergeben, sofern nicht eine solche bereits bei dem Ansageposten (§ 74) abgegeben ist.

§ 78. [Schiffsprovisionsliste.] Es ist ferner der generellen Deklaration eine Deklaration über die am Bord befindlichen, für den Gebrauch der Schiffsmannschaft und des Schiffs bestimmten Mund- und anderen Vorräte, die Effekten der Schiffsmannschaft und die Schiffsinventarienstücke (Schiffsprovisionsliste) beizufügen. Das Gewicht der vorhandenen Vorräte braucht nur annähernd angegeben zu werden.

Bei Schiffen, welche von ihrer Ankunft im Hafen bis zu ihrem Wiederausgange unter amtlicher Bewachung stehen, bedarf es der Abgabe einer Schiffsprovisionsliste nicht.

§ 79. [Verbot des Verkehrs mit dem Lande oder mit anderen Schiffen.] Bevor die vorläufige Revision des Schiffs (§ 80) seitens der Zollbehörde stattgefunden hat, darf dasselbe ohne Erlaubnis der Zollbehörde weder am Ufer anlegen, noch irgend einen Verkehr mit dem Lande oder mit anderen Schiffen unterhalten.

Die Zollbehörde ist befugt, das Schiff sofort nach der Ankunft durch ihre Beamten besetzen zu lassen.

§ 80. [Vorläufige Revision des Schiffs.] Nachdem die generelle Deklaration, sowie die Deklaration der Zugänge zum Schiffsraum und die Schiffsprovisionsliste übergeben ist, erfolgt die vorläufige Revision des Schiffs. Zugleich findet die specielle Revision des Proviants, der Schiffsvorräte, der Utensilien und Inventarienstücke, ferner der Effekten der Schiffsmannschaft und des Reisegepäcks der Passagiere statt, sofern nicht etwa für das letztere Abfertigung unter Begleitscheinkontrolle beantragt wird.

Demnächst werden die Warenräume des Schiffs und die etwa die Verdeck- oder Kajütfracht bildenden Waren unter amtlichen Verschlufs gesetzt (§§ 94—96), oder das Schiff bleibt unter amtlicher Bewachung.

Der Schiffsproviant wird insoweit zollfrei und aufser weiterer Kontrolle gelassen, als derselbe den mutmafslichen Bedarf der Schiffsmannschaft während der Dauer des Aufenthalts des Schiffs im Lande nicht übersteigt. Dagegen werden die diesen Bedarf übersteigenden Mengen zur Verzollung gezogen oder auf den Antrag des Schiffsführers unter amtlichen Verschlufs gesetzt.

§ 81. [Specielle Deklaration, Revision und weitere Abfertigung.] Binnen einer von der Zollbehörde örtlich zu bestimmenden Frist hat demnächst der Warenführer oder der Warenempfänger die eingegangenen Waren dem Grenzzollamte speciell (§§ 22 ff.) zu deklarieren, sofern nicht nach § 27 der Antrag auf Vornahme der amtlichen Revision gestellt wird.

Hinsichtlich der Deklaration, Revision und weiteren Abfertigung der Waren kommen die Bestimmungen der §§ 29 und 39—51 zur Anwendung.

Abweichungen von dem deklarierten Gewicht können nach den von der obersten Landesfinanzbehörde zu treffenden näheren Anordnungen bis zu 20 Prozent von dem deklarierten Gewicht der einzelnen Kolli oder einer zusammen abgefertigten gleichnamigen Warenpost straffrei gelassen werden.

§ 82. [Beschädigte Strandgüter.] Für beschädigte Güter, welche aus den an den Küsten von Zollvereinsstaaten gestrandeten Schiffen geborgen sind und im Wege öffentlichen Aufgebots zum Verkauf gelangen, ist auf den Antrag der Beteiligten ein Eingangszoll von zehn Prozent des Bruttoertrags des Auktionserlöses zu erheben, wenn sowohl die Behörde, welche die Auktion abhält, als die Zollbehörde die stattgehabte Beschädigung der Ware bescheinigt.

§ 83. [Ansageverfahren.] Auf den Antrag des Schiffsführers können die Schiffe von dem Grenzzollamte im Ansageverfahren nach dem Bestimmungsorte abgelassen werden. Zu diesem Ende hat der Schiffsführer sogleich nach seinem Eintreffen, falls es nicht bereits bei einem Ansageposten geschehen ist, dem Grenzzollamte sämtliche über seine Ladung sprechenden Papiere zu übergeben.

Das Schiff wird in der Regel mit zwei Beamten besetzt, welche dasselbe zu beaufsichtigen und nach dem Bestimmungsorte zu begleiten haben. Die Ladungspapiere werden amtlich abgestempelt, versiegelt und mit einem über das Schiff ausgefertigten Ansagezettel den Begleitungsbeamten zur Ablieferung an das Amt am Bestimmungsorte übergeben.

§ 84. [Umladung in Leichterschiffe.] Die Ablassung im Ansageverfahren kann auch stattfinden, nachdem ein Teil der Ladung bei dem Grenzzollamte entlöscht oder die Ladung ganz oder teilweise in Leichterschiffe übergeladen worden ist. Es muſs jedoch, wenn das Schiff seine Ladung ganz an Leichterfahrzeuge abgegeben hat und im Eingangshafen zurückbleibt, der Schiffsführer für die Berichtigung des Deklarationspunktes am Bestimmungsorte (§ 86) persönlich oder durch einen Bevollmächtigten Sorge tragen. Die zollamtliche Abfertigung der beim Grenzeingangsamte entlöschten Waren erfolgt nach Maſsgabe der Bestimmungen in den §§ 39—51.

§ 85. [Verpflichtungen des Schiffsführers auf der Fahrt zum Bestimmungsorte.] Die Schiffsführer müssen ihre Fahrt zum Bestimmungsorte unverweilt und ohne weiteren Aufenthalt, als durch natürliche Hindernisse unvermeidlich wird, fortsetzen, auch während derselben die Ladung unberührt lassen. Die Schiffe dürfen ohne Erlaubnis der Zollbehörde auf der Fahrt weder am Ufer anlegen, noch mit dem Ufer oder mit anderen Schiffen Verkehr treiben.

§ 86. [Abfertigung am Bestimmungsorte.] Hinsichtlich der Deklaration, Revision und weiteren Abfertigung am Bestimmungsorte gelten die Bestimmungen der §§ 75—81.

Sollen die Waren unverzollt auf einer Eisenbahn weiter versendet werden, so kann die Abfertigung mittels Ladungsverzeichnisses nach Maſsgabe der Bestimmungen in dem § 69 erfolgen.

§ 87. Soll die Ladung des Schiffs von dem Grenzzollamte unter Begleitscheinkontrolle abgelassen werden, so kommen die Vorschriften in den §§ 41—51 zur Anwendung.

§ 88. [B. Warenausgang.] Über die zur Ausfuhr seewärts bestimmten Güter, welche ausgangszollpflichtig sind oder deren Ausfuhr nachgewiesen werden muſs, hat der Schiffsführer der Zoll- und Steuerstelle am Orte der Einladung eine Ausgangsdeklaration zu übergeben, welche den Namen des Schiffs und des Schiffsführers, die Nationalität und Tragfähigkeit des Schiffs, die Zahl, Verpackungsart, Zeichen und Nummern der Kolli, die Gattung der Waren, die Namen der Versender und den Bestimmungsort, sowie die Bezeichnung der über die geladenen Waren erteilten amtlichen Bezettelungen enthalten muſs.

Einer Anmeldung der zur Ausfuhr seewärts bestimmten Güter des freien Verkehrs, welche keinem Ausgangszolle unterliegen, bedarf es nicht[1].

Die Verladung erfolgt unter amtlicher Aufsicht. Ausgangszollpflichtige Gegenstände müssen vor der Verladung vorschriftsmäſsig angemeldet und verzollt sein.

---

[1]) Güter, die einem Ausfuhrzoll unterliegen, giebt es zur Zeit in Deutschland nicht. Nach dem Gesetz, betr. die Statistik des Warenverkehrs des deutschen Zollgebiets mit dem Ausland vom 20. Juli 1879 sind aber nunmehr alle Waren, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebiets ein-, aus- oder durchgeführt werden, einschlieſslich der Versendungen aus dem Zollgebiet durch das Ausland nach dem Zollgebiet bei den Zollämtern im Interesse der Statistik nach Gattung, Menge, Herkunftsland (d. h. das Land, aus welchem die Versendung erfolgt) und Bestimmungsland bei den Zollämtern anzumelden. Ausnahmen § 1 des Gesetzes, Strafen § 17 desselben.



§ 89. [C. Lösch- und Ladeplätze.] Die Löschung, sowie die Einnahme von Ladungen darf nur an den von der Zollbehörde dazu bestimmten Stellen erfolgen.

§ 90. [D. Hafenregulative.] Die näheren Bestimmungen über das beim Eingange und Ausgange seewärts zu beobachtende Verfahren enthalten die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zu erlassenden Hafenregulative.

2. Landesgesetzliche Vorschriften über gesundheitspolizeiliche Kontrolle der Seeschiffe[1].

§ 1. Jedes einen [deutschen] Hafen anlaufende Seeschiff unterliegt der gesundheitspolizeilichen Kontrolle,

1. wenn es im Abgangshafen oder während der Reise Fälle von Cholera, Gelbfieber oder Pest an Bord gehabt hat,
2. wenn es aus einem Hafen kommt, gegen dessen Herkünfte die Ausübung der Kontrolle angeordnet worden ist.

§ 2. Die in dem § 1 vorgesehene gesundheitspolizeiliche Kontrolle findet, soweit es sich um Gelbfieber handelt, nur innerhalb der Zeit vom 15. Mai bis 15. September statt.

§ 3. Jedes der gesundheitspolizeilichen Kontrolle unterliegende Schiff (§ 1) mufs beim Einlaufen in das zum Hafen führende Fahrwasser, jedenfalls aber, sobald es sich dem Hafen auf Sehweite nähert[2]), eine gelbe Flagge am Fockmast hissen.

Es darf unbeschadet der Annahme eines Lotsen oder eines Schleppdampfers weder mit dem Lande, noch mit einem anderen Schiffe, abgesehen vom Zollschiffe, in Verkehr treten, auch die vorbezeichnete Flagge nicht einziehen, bevor es durch Verfügung der Hafenbehörde zu freiem Verkehr zugelassen ist. Der gleichen Verkehrsbeschränkung unterliegen neben der Mannschaft sämtliche an Bord befindlichen Reisenden.

Privatpersonen ist der Verkehr mit einem Schiffe, welches die gelbe Flagge führt, untersagt. Wer dieses Verbot übertritt, wird als zu dem kontrollpflichtigen Schiffe gehörend behandelt.

§ 4. Der Lotse und die Hafenbehörde [in der Weser: das Quarantäneamt] haben beim Einlaufen eines Schiffs in den Hafen durch Befragung des Schiffers oder seines Vertreters festzustellen, ob der § 1 auf das Schiff Anwendung findet und auf die Befolgung der Vorschriften des § 3 zu achten.

§ 5. In den Fällen des § 1 wird dem Schiffer oder dessen Vertreter durch den Lotsen oder einen Beauftragten der Hafenbehörde ein nach Mafsgabe der Anlage[3]) aufgestellter Fragebogen behändigt. Auf demselben haben der Schiffer, der Steuermann und, falls ein Arzt die Reise als Schiffsarzt mitgemacht hat, bezüglich der unter Nr. 10, 11, 12 aufgeführten Fragen auch der Schiffsarzt die verlangte Auskunft alsbald wahrheitsgemäfs und

---

[1]) Diese Vorschriften sind an Stelle der früher geltenden aus dem Jahre 1883 in Anschlufs an die internationale Übereinkunft, betreffend die Mafsregeln gegen die Cholera vom 15. September 1893 (R.G.Bl. von 1893 S. 343 ff.) in den Jahren 1895 und 1896 von den sechs Bundesseestaaten mit im wesentlichen übereinstimmendem Text erlassen. Für die Weserhäfen ist durch Übereinkunft von Preufsen, Oldenburg und Bremen im Mai 1896 ein gemeinschaftliches Quarantäneamt in Bremerhaven eingerichtet. Die Verordnungen sind erlassen: Mecklenburg 15. Mai 1895 (Reg.Bl. S. 151 ff.), Hamburg 29. November 1895 (Ges.Samml. I S. 115), Lübeck 1. Oktober 1895 (V.O. S. 98 ff.), Bremen 17. Mai 1896 (Ges.Bl. S. 85 ff.), Oldenburg 17. Juni 1896 (Ges.Bl. S. 43 ff.), Preufsen: Pol.Verordn. des Handelsministers vom 31. Juli 1895 (auf die Reg.Bez. Lüneburg und Osnabrück erst am 29. Mai 1896 ausgedehnt) publiziert in den Amtsblättern. Der abgedruckte Text legt die Hamburger Verordnung zu Grunde, setzt aber, um die allgemeine Geltung zu betonen, „deutschen" Hafen, wo es in den Verordnungen „hamburgischen", „mecklenburgischen", „die Weser" u. s. w. heifst, deutet dies aber durch eine Klammer an, giebt sonstige Abweichungen in Klammern oder Noten an.

[2]) Dieser Zeitpunkt wird in den übrigen Verordnungen bisweilen specieller angegeben, z. B. für die Weserhäfen: „sobald es in Sicht des Hohewegleuchtturms kommt".

[3]) Diese Anlage ist als entbehrlich nicht mit abgedruckt.



so, dafs sie von ihnen demnächst eidlich bestärkt werden kann, zu erteilen. Der ausgefüllte Fragebogen ist von den genannten Personen zu unterschreiben und nebst den sonstigen zur Beurteilung der Gesundheitsverhältnisse des Schiffs geeigneten Papieren[4]) zur Verfügung der Hafenbehörde zu halten.

§ 6. Jedes der gesundheitspolizeilichen Kontrolle unterliegende Schiff (§ 1) nebst Insassen wird — nach Erfüllung der in den §§ 3 und 5 vorgesehenen Vorschriften — sobald wie möglich nach Ankunft, jedoch nicht während der Nachtzeit, durch einen beamteten Arzt untersucht. Von dem Ergebnis dieser ärztlichen Untersuchung hängt in jedem Fall die weitere Behandlung des Schiffs ab.

§ 7. Hat ein Schiff Cholera an Bord oder sind auf einem Schiffe innerhalb der letzten sieben Tage vor seiner Ankunft Cholerafälle vorgekommen, so gilt dasselbe als verseucht und unterliegt folgenden Bestimmungen:

1. Die an Bord befindlichen Kranken werden ausgeschifft und in einen zur Aufnahme und Behandlung geeigneten und abgesonderten Raum gebracht, wobei eine Trennung derjenigen Personen, bei welchen die Cholera festgestellt worden ist, und der nur verdächtigen Kranken stattzufinden hat. Sie verbleiben dort bis zur Genesung oder bis zur Beseitigung des Verdachts;
2. an Bord befindliche Leichen sind unter den erforderlichen Vorsichtsmafsregeln alsbald zu bestatten;
3. die übrigen Personen (Reisende und Mannschaft) werden in Bezug auf ihren Gesundheitszustand weiterhin einer Beobachtung unterworfen, deren Dauer sich nach dem Gesundheitsstand des Schiffs und nach dem Zeitpunkt des letzten Erkrankungsfalles richtet, keinenfalls aber den Zeitraum von fünf Tagen überschreiten darf. Zum Zwecke der Beobachtung sind sie entweder am Verlassen des Schiffs zu verhindern oder soweit nach dem Ermessen der Hafenbehörde ihre Ausschiffung thunlich und erforderlich ist, an Land in einem abgesonderten Raum unterzubringen. Letzteres gilt insbesondere dann, wenn die Mannschaft zum Zwecke der Abmusterung das Schiff verläfst.

   Reisende, welche nachweislich mit Cholerakranken nicht in Berührung gekommen sind, können aus der Beobachtung entlassen werden, sobald durch den beamteten Arzt festgestellt ist, dafs Krankheitserscheinungen, welche den Ausbruch der Cholera befürchten lassen, bei ihnen nicht vorliegen. Jedoch hat in solchen Fällen die Hafenbehörde unverzüglich der für das nächste Reiseziel zuständigen Polizeibehörde Mitteilung über die bevorstehende Ankunft der Reisenden zu machen, damit letztere dort einer gesundheitspolizeilichen Überwachung unterworfen werden können.

   Findet die Beobachtung der Schiffsmannschaft an Bord statt, so ist das Anlandgehen derselben während der Beobachtungszeit nur insoweit zu gestatten, als Gründe des Schiffsdienstes dies erforderlich machen.
4. Alle nach dem Ermessen des beamteten Arztes als mit Choleraentleerungen beschmutzt zu erachtende Wäschestücke, Bekleidungsgegenstände des täglichen Gebrauchs und sonstigen Sachen der Schiffsmannschaft und der Reisenden sind zu desinfizieren. Das Gleiche gilt bezüglich derjenigen Schiffsräumlichkeiten und -Teile, welche als mit Choleraentleerungen beschmutzt anzusehen sind.
5. Bilgewasser, von welchem nach Lage der Verhältnisse angenommen werden mufs, dafs es Cholerakeime enthält, ist zu desinfizieren und demnächst, wenn thunlich, auszupumpen.

---

[4]) Dahin würde namentlich ein Gesundheitspafs gehören, der aber nicht wie früher obligatorisch ist. Hat das Schiff keinen Schiffsarzt, so ist es aber doch geraten, wenn sich dasselbe vor der Ausreise einen solchen ausstellen läfst, falls es aus verseuchten Häfen kommt.



6. Der in einem verseuchten oder verdächtigen Hafen eingenommene Wasserballast ist, sofern derselbe im Bestimmungshafen ausgepumpt werden soll, zuvor zu desinfizieren; läfst sich eine Desinfektion nicht ausführen, so hat das Auspumpen des Wasserballasts auf hoher See zu geschehen.
7. Das an Bord befindliche Trinkwasser ist, sofern es nicht völlig unverdächtig erscheint, nach erfolgter Desinfektion auszupumpen und durch gutes Trinkwasser zu ersetzen.

In allen Fällen ist darauf zu achten, dafs Choleraentleerungen und verdächtiges Wasser aus dem Schiffe nicht undesinfiziert in das Hafenwasser[5]) gelangen.

§ 8. Sind auf einem Schiffe Cholerafälle vorgekommen, jedoch nicht innerhalb der letzten sieben Tage vor der Ankunft, so gilt dasselbe als verdächtig. Nach erfolgter ärztlicher Untersuchung (§ 6) ist die Mannschaft, sofern der beamtete Arzt dies für notwendig erachtet, hinsichtlich ihres Gesundheitszustandes einer Überwachung, jedoch nicht länger als fünf Tage von der Stunde der Ankunft des Schiffs an gerechnet, zu unterwerfen. Das Anlandgehen der Mannschaft kann während der Überwachungszeit verhindert werden, soweit es nicht zum Zweck der Abmusterung geschieht oder Gründe des Schiffsdienstes entgegenstehen. Den Reisenden ist die Fortsetzung ihrer Reise zu gestatten, jedoch hat, wenn der beamtete Arzt ihre fernere Überwachung für notwendig erachtet, die Hafenbehörde unverzüglich der für das nächste Reiseziel zuständigen Polizeibehörde Mitteilung über die bevorstehende Ankunft derselben zu machen, damit sie dort der gesundheitspolizeilichen Überwachung unterworfen werden können.

Begründet das Ergebnis der ärztlichen Untersuchung den Verdacht, dafs Insassen des Schiffs den Krankheitsstoff der Cholera in sich aufgenommen haben, so können dieselben auf Anordnung des beamteten Arztes wie die Personen eines verseuchten Schiffs (§ 7 Nr. 1 und 3) behandelt werden.

Im übrigen gelten die Vorschriften des § 7 Nr. 4—7.

§ 9. Hat ein Schiff weder vor der Abfahrt, noch während der Reise, noch auch bei der Ankunft einen Choleratodes- oder Krankheitsfall an Bord gehabt, so gilt dasselbe, auch wenn es aus einem Hafen kommt, gegen dessen Herkünfte die Ausübung der Kontrolle angeordnet worden ist, als rein und ist, sofern die ärztliche Untersuchung (§ 6) befriedigend ausfällt, sofort zum freien Verkehr zuzulassen, nachdem erforderlichenfalls die in § 7 unter 5—7 gedachten Mafsnahmen ausgeführt worden sind. Begründet das Ergebnis der ärztlichen Untersuchung den Verdacht, dafs Insassen des Schiffs den Krankheitsstoff der Cholera in sich aufgenommen haben oder hat die Reise des Schiffs weniger als fünf Tage gedauert, so können die Reisenden und die Mannschaft auf Anordnung des beamteten Arztes nach Mafsgabe der Bestimmungen des § 8 weiterhin einer gesundheitspolizeilichen Überwachung bis zur Dauer von fünf Tagen, von dem Tage der Abfahrt des Schiffs an gerechnet, unterworfen werden.

§ 10. Gegenüber sehr stark besetzten Schiffen, namentlich gegenüber solchen, welche Auswanderer oder Rückwanderer befördern, sowie gegenüber Schiffen, welche besonders ungünstige gesundheitliche Verhältnisse aufweisen, können weitere über die Grenzen der §§ 7—9 hinausgehende Mafsregeln von der Hafenbehörde getroffen werden.

§ 11. Die Ein- und Durchfuhr von Waren und Gebrauchsgegenständen aus den in den §§ 7—9 bezeichneten Schiffen unterliegt nur insoweit einer Beschränkung, als seitens der zuständigen Reichs- oder Landesbehörden in Bezug auf Leibwäsche, alte und getragene Kleidungsstücke, gebrauchtes Bettzeug, sowie Hadern und Lumpen besondere Bestimmungen getroffen werden.

---

[5]) In der Verordnung, betr. die Weser, heifst es: „in das Wasser der Weser oder der Häfen.“



Jedoch sind Gegenstände, welche nach der Ansicht des beamteten Arztes als mit Choleraentleerungen beschmutzt zu erachten sind, vor der Ein- oder Durchfuhr zu desinfizieren.

§ 12. Will ein Schiff in den Fällen der §§ 7—9 sich den ihm auferlegten Mafsregeln nicht unterwerfen, so steht ihm frei, wieder in See zu gehen. Es kann jedoch die Erlaubnis erhalten, unter Anwendung der erforderlichen Vorsichtsmafsregeln (Isolierung des Schiffs, der Mannschaft und der Reisenden, Verhinderung des Auspumpens des Kielwassers vor erfolgter Desinfektion, Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrats durch gutes Trinkwasser und dergleichen) seine Waren zu löschen und die an Bord befindlichen Reisenden, sofern sich dieselben den von der Hafenbehörde getroffenen Anordnungen fügen, an Land zu setzen.

§ 13. Hat ein Schiff während der Fahrt Fälle von Gelbfieber an Bord gehabt, so sind nach erfolgter ärztlicher Untersuchung (§ 6) die etwa noch an Bord befindlichen Gelbfieberkranken auf dem Schiffe oder in einem geeigneten Unterkunftsraume am Lande abzusondern. Die unmittelbar mit Gelbfieberkranken in Berührung gekommenen oder krankheitsverdächtigen Personen können, falls nach Ablauf der letzten Gelbfiebererkrankung noch nicht sieben Tage verflossen sind, einer Beobachtung mit oder ohne Aufenthaltsbeschränkung bis zur Dauer von fünf Tagen unterworfen werden.

Die von Gelbfieberkranken benutzten Gegenstände und diejenigen Schiffsräumlichkeiten, in welchen sich solche Kranke befunden haben, sind zu desinfizieren.

An Bord befindliche Leichen müssen unter den erforderlichen Vorsichtsmafsregeln alsbald bestattet werden.

Schiffe, die aus einem vom Gelbfieber verseuchten Hafen kommen, Fälle von Gelbfieber aber nicht an Bord gehabt haben, sind nach der ärztlichen Untersuchung (§ 6) ohne weiteres zum freien Verkehr zuzulassen.

§ 14. Sind auf einem Schiffe während der Fahrt Fälle von Pest vorgekommen, so ist nach erfolgter ärztlicher Untersuchung (§ 6) dem Medizinalrat in Hamburg [in den übrigen Häfen die entsprechende höchste Sanitätsbehörde], sowie dem Kaiserlichen Gesundheitsamt schleunigst Anzeige zu erstatten. Bis zum Eintreffen bestimmter Verhaltungsmafsregeln seitens des Medizinalrats [in den übrigen Häfen der entsprechenden höchsten Sanitätsbehörde derselben] ist das Schiff nebst allen Insassen von jedem Verkehr abzuschliefsen.

Schiffe, die aus einem von Pest verseuchten Hafen kommen, Fälle von Pest aber nicht an Bord gehabt haben, sind nach der ärztlichen Untersuchung (§ 6) ohne weiteres zum freien Verkehr zuzulassen.

§ 15. Läuft ein Schiff, nachdem es in einem anderen deutschen Hafen der gesundheitspolizeilichen Kontrolle (§§ 6—9, 13, 14) unterworfen und zum freien Verkehr zugelassen worden ist, demnächst einen weiteren inländischen Hafen an, so unterliegt es hier einer abermaligen Kontrolle nicht, es sei denn, dafs seit der Ausfahrt aus dem zuletzt angelaufenen Hafen Fälle von Cholera, Gelbfieber oder Pest an Bord sich ereignet haben oder dafs gegen Herkünfte aus diesem Hafen eine gesundheitspolizeiliche Kontrolle gemäfs § 1 Nr. 2 angeordnet ist.

§ 16. Auf das Lotsen-, Zoll- und Sanitätspersonal, welches mit den der gesundheitspolizeilichen Kontrolle unterliegenden Schiffen in Verkehr zu treten hat, finden die in vorstehenden Bestimmungen angeordneten Verkehrsbeschränkungen und Desinfektionsmafsnahmen keine Anwendung; die für dieses Personal erforderlichen Vorsichtsmafsregeln werden von der vorgesetzten Behörde bestimmt.

§ 17. Die Entscheidung darüber, wo die in den §§ 7—17 erwähnten Mafsregeln ausgeführt werden, richtet sich nach den hierüber ergehenden besonderen Bestimmungen.

§ 18. Sind nach dem Ergebnis der ärztlichen Untersuchung (§ 6) auf Grund der Bestimmungen in §§ 7—14 Mafsregeln zu ergreifen, für deren



Ausführung es in dem Ankunftshafen an den nötigen Einrichtungen gebricht, so ist das Schiff an einen anderen, mit den erforderlichen Einrichtungen versehenen Hafen zu verweisen.

§ 19. Strandet ein der gesundheitspolizeilichen Kontrolle unterliegendes Schiff (§ 1) an der deutschen Küste, so haben die Strandbehörden die erforderlichen Maſsnahmen im Sinne dieser Verordnung zu treffen.

Läuft ein solches Schiff einen [deutschen] Hafen als Nothafen an, so kann es daselbst, um die erforderliche Hülfe zu erhalten, für die Dauer des Notfalls nach Hissung der gelben Flagge (§ 3) unter Bewachung und unter Beachtung der von der Hafenbehörde angeordneten Schutzmaſsregeln liegen bleiben.

§ 20. Auf die Schiffe der Kaiserlichen Marine finden die Vorschriften dieser Verordnung nicht Anwendung.

Einige der Verordnungen fügen noch besondere Strafbestimmungen hinzu. Es kommt aber allgemein die Vorschrift des § 327 des Reichsstrafgesetzbuchs in Betracht, welche Strafe bis zu zwei Jahren Gefängnis dem androht, der Absperrungs- oder Aufsichtsmaſsregeln oder Einfuhrverbote dieser Art wissentlich verletzt.

Vierter Titel.

Von der Schiffsmannschaft.

Dieser Titel, umfassend die §§ 528—556, ist aufgehoben und durch die reichsgesetzliche

Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872

ersetzt, welche gleichfalls die landesgesetzlichen Seemannsordnungen, die neben dem H.G.B. noch in Kraft waren, beseitigt hat. Dieses aus 111 Paragraphen bestehende Gesetz ist in der 2. Auflage des Lewisschen Kommentars abgedrukt und zum Teil kommentiert worden. Mit Rücksicht darauf, dafs zur Zeit eine neue Seemannsordnung in Kürze zu erwarten, ist hier auf den Wiederabdruck der letzteren verzichtet und vorgezogen, im folgenden in systematischer Weise das wiederzugeben, was zur Erklärung dieses Gesetzes sowie anderer damit in Verbindung stehender Vorschriften dient und deren wesentlichen Inhalt ausmacht. Diese Darstellung wird grofsenteils auch zur Erläuterung der neuen Seemannsordnung, deren Abweichungen von der jetzigen, wenn nötig unter Abdruck derselben in einem Nachtrag behandelt werden sollen, dienen:

1. Die Seemannsordnung bezieht sich (§ 81) auf alle deutschen Kauffahrteischiffe. Welche Schiffe dazu gehören, ist in Bem. III zu dem Art. 432 ff. H.G.B. erörtert.

In der Seemannsordnung erscheint der Schiffer als der Befehlshaber des Schiffs. Seine Rechte als solcher bedürfen im öffentlichen Interesse einer zwingenden, von dem Vertragswillen unabhängigen Ordnung. Das Gesetz legt zu diesem Zweck dem Schiffer eine weitgehende Disciplinargewalt (§§ 72—80) bei: nicht nur über die Schiffsmannschaft, d. h. die zu seemännischen Diensten angestellten Personen, sondern auch über die Personen, welche — ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören — als Maschinisten, Maschinenpersonal, Aufwärter, Ärzte, Zahlmeister, Proviantmeister, Köche (die nicht gleichzeitig Matrosen

sind) oder in anderer Eigenschaft dauernd angestellt sind vgl. § 3 Seem.-Ordn., der sich nicht mit Art. 445 H.G.B., welcher auch die nur vorübergehend im Schiffsdienst beschäftigten Personen [1]) befafst, deckt. Als Disciplinarstrafen nennt das Gesetz: Erschwerungen des Dienstes, mäfsige Schmälerung der Kost bis auf höchstens drei Tage: der Schiffer ist auf diese Strafen aber nicht beschränkt, darf jedoch Geldbufse, körperliche Züchtigung oder Einsperrung als Strafen nicht verhängen (§ 79). Daneben ist er aber zur Erzwingung des Gehorsams durch alle Mittel, welche dazu erforderlich sind, befugt, nötigenfalls auch zur Fesselung des Ungehorsamen (§ 79). Diese Zwangsmittel dürfen nur so lange fortgesetzt werden, bis der Ungehorsam gebrochen ist. Um eine Kontrolle des Schiffers bei Ausübung dieser Gewalten zu ermöglichen, ist (§ 77) Eintragung der erkannten Strafen und angewandten Zwangsmittel in das Journal bei Strafe (§ 99 Nr. 4) vorgeschrieben. Aufserdem können die Effekten der Schiffsleute in den Häfen von dem Schiffer bis zur Abreise in Verwahrung genommen werden (§ 78). — Jede dieser Disciplinargewalt unterworfene Person mufs dem Schiffer auf Erfordern Beistand zur Aufrechterhaltung der Ordnung leisten (§§ 3 und 79 Al. 3) [2]). Mifs-

---

1) Zwangslotsen gehören nicht dazu, wohl aber freiwillige Lotsen vgl. Bem. Nr. 1 zu Art. 445. Der Disciplinargewalt des Schiffers unterstehen auch die letzteren nicht, wie der Text ergiebt.

2) Die Stellung des Schiffers gegenüber anderen auf dem Schiff anwesenden Personen, welche seiner Disciplinargewalt nicht unterworfen sind, behandelt die Seemannsordnung nicht. In dieser Beziehung ist zu bemerken: Der Schiffer hat als Herr des Schiffs gegen jede unbefugte Handlung das Hausrecht des Schiffs zu wahren. Sein Verhältnis zu den Passagieren regelt sich nach dem Vertrage, der mit ihnen geschlossen ist. Nach diesem Vertrag haben sie zunächst an den ihnen besonders zugewiesenen Schlafräumen die Rechte von Mietern. In betreff der Räume, die für den Schiffsbetrieb allein bestimmt sind, haben sie gar keine Rechte. Dringen sie in solche Räume ein, so hat der Schiffer ihnen gegenüber, ebenso wie anderen Personen gegenüber das Hausrecht des Schiffs zu wahren. In betreff der Räume, welche zur gemeinschaftlichen Benutzung der Passagiere bestimmt sind, stehen ihnen Rechte nur mit der sich aus der Mitbenutzung anderer Passagiere und der Sicherheit des Schiffs ergebenden Beschränkung zu. Der Schiffer ist befugt, diese gemeinschaftliche Benutzung durch eine Schiffsordnung (Art. 666 H.G.B.) zu regeln. Im gemeinschaftlichen Interesse kann sich diese Schiffsordnung auch auf sanitäre Anordnungen und Sicherheitsmafsregeln in betreff der Schlafräume erstrecken. Aufserdem setzt das Zusammenleben der Passagiere voraus, dafs sich jeder so verhält, dafs er bei den Mitpassagieren nicht berechtigten Anstofs erregt. Ereignet sich ein Unfall oder ein Angriff auf das Schiff, so mufs sich jeder auf dem Schiff den im Interesse aller — auch der gemeinsamen Rettung — von dem Schiffer getroffenen Anordnungen unterwerfen. Diese Gesichtspunkte ergeben sich alle aus dem Vertragsverhältnis. Verletzt ein Reisender die ihm hiernach gesteckten Grenzen seiner Rechte, so kann der Schiffer dies mit Zwang hindern und nach Lage der Dinge auch positiven Zwang zur Durchsetzung einer Befolgung der Schiffsordnung und seiner Anordnungen anwenden. Er kann darin so weit gehen, als nach den Umständen nötig ist. Er kann also z. B. Unreinlichkeiten der Schlafräume zwangsweise beseitigen. Er kann Reisende, die Mitreisende verletzen oder

brauchtder Schiffer seine Disciplinargewalt, so wird er bestraft (§§ 96 und 99 Nr. 6—8). Anzeige gegen den Schiffer bei den Gerichten (Seemannsämtern vgl. unten Nr. 7) ist also das Rechtsmittel, welches den Schiffsleuten zusteht.

Begeht ein Schiffsmann auf der See oder im Ausland Verbrechen oder Vergehen, so mufs der Schiffer bei Strafe (§ 99 Nr. 5) den Thatbestand feststellen, eventuell den Schuldigen festnehmen und an das nächste Seemannsamt abliefern, an eine fremde Behörde nur im Notfall (§§ 102, 103).

Der Schiffer hat ferner an Bord bei Geburten und Sterbefällen die Funktion eines Standesbeamten[3]) (vgl. Bem. Nr. 1 zu

---

sich unangemessen betragen, von der gemeinsamen Tafel ausschliefsen oder zeitweise aus den gemeinsamen Räumen ausweisen. Er kann jeden Versuch, gegen seine Anordnungen die Rettungsboote zu besteigen, mit Gewalt zurückweisen. Er kann auch nach Analogie der Regeln der §§ 553, 555 B.G.B. nach fruchtloser Abmahnung renitente Passagiere in sehr schweren Fällen unter teilweiser Erstattung des Passagegeldes in Zwischenhäfen an das Land setzen. Bei Angriffen auf das Schiff kann er zwangsweise jedem Reisenden den Platz anweisen, den er für nötig hält. Der Zwang mufs aber mit der Ursache, die ihn hervorgerufen, aufhören. Er hat nicht das Recht, Disciplinarstrafen zu verhängen und positive Mitwirkung der Reisenden zur Erzwingung seiner Anordnungen oder zu Handlungen, welche die Rettung oder Abweisung von Angriffen betreffen, zu fordern. Wirken die Reisenden freiwillig dazu mit, so sind sie — wenn der Schiffer diese Dienste annimmt — auch seinen Befehlen unterstellt. — Ereignen sich auf dem Schiff positive Angriffe gegen die Sicherheit desselben oder andere Gesetzesübertretungen, so kann er den Friedensbrecher nur in den Häfen vorläufig festnehmen, um ihn dem zuständigen Richter zu überliefern, weil auf hoher See von Flucht nicht die Rede sein kann (§ 127 Str.Pr.O.). Eine Festnahme auf hoher See wäre nur dann und insoweit gerechtfertigt, wenn dieselbe durch Notwehr geboten ist (z. B. wenn jemand einen Anderen mit dem Revolver angreift, wird es regelmäfsig genügen, ihn der Waffe zu berauben). Polizeiliche Befugnisse stehen dem Schiffer nicht zu: er kann also z. B. andere Passagiere nicht vernehmen, um einen Thatbestand festzustellen. In den Auswanderergesetzen sind einige positive Bestimmungen vorhanden, worüber das Nähere s. Art. 679, vgl. im übrigen Wagner S. 347, 351, der zum Teil zu weit geht, z. B. die Schiffsordnung auch auf Personen erstrecken will, die das Schiff nur vorübergehend betreten (diesen gegenüber ist eine solche nicht nötig) und § 79 Al. 2 Seem.Ordn. auch gegen Reisende analog anwenden will. In Grofsbritannien enthält die *sect. 287 Merch. Shipp. Act* von 1894 Strafbestimmungen gegen Passagiere, welche die Schiffsordnung verletzen, *sect. 288* giebt dem Schiffer das Recht, solche Passagiere, die durch Trunkenheit oder in anderer Weise *cause annoyance or injury to passengers on board*, an das Land zu setzen und ihnen die Weiterfahrt zu weigern — unter Verlust des Passagiergelds. Man nimmt ferner an, dafs der Schiffer im Fall gemeinsamer Gefahr positive Mitwirkung der Passagiere zur Abwendung derselben fordern kann (Maclachlan p. 343). In Frankreich kann der Schiffer auch gegen die Passagiere gewisse Disciplinarstrafen verhängen, und er hat, falls Verbrechen oder Vergehen an Bord vorkommen, die Funktionen eines Untersuchungsrichters (Lyon-Caën Nr. 489). Ähnlich Italien Cod. der Handelsmarine Art. 453, 454.

3) Es kommen jetzt die Vorschriften des Reichsges. vom 6. Februar 1875 über die Beurkundung des Personenstandes zur Anwendung, welche lauten:



Art. 486 ff.) und in betreff des Nachlasses der Schiffsleute Rechte und Pflichten (§§ 52 und 53 S.O.); Strafen bei Unterlassung s. § 90 Nr. 3. Dagegen kann er nicht, wie in andern Ländern (z. B. Frankreich vgl. Lyon-Caën Nr. 489) Testamente, Eheschliefsungen oder andere Akte beurkunden.

Der Schiffer hat im Interesse der Unfallversicherung der Seeleute die Pflicht, den Thatbestand festzustellen und in das Journal einzutragen, wenn eine in Schiffsdiensten stehende Person getötet oder körperlich verletzt wird (§ 57 Unfallvers.-Ges. vgl. Bem. Nr. 7 zu den Art. 486 ff.).

Alle diese Funktionen hat nach § 2 der Seemannsordnung:

der Führer des Schiffs (Schiffskapitän), in dessen Ermanglung oder Verhinderung desselben dessen Stellvertreter.

Als solcher Stellvertreter ist hier auch derjenige Schiffsoffizier anzusehen, der nach Wegfall von Kapitän und Steuermann nach der Rangordnung der Schiffshierarchie die Führung des Schiffs in Notfällen übernimmt, obwohl diesem eine handels-

---

§ 61. „Geburten und Sterbefälle, welche sich auf Seeschiffen während der Reise ereignen, sind nach den Vorschriften dieses Gesetzes spätestens am nächstfolgenden Tage nach der Geburt oder dem Sterbefall von dem Schiffer, unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen, in dem Tagebuch zu beurkunden. Bei Sterbefällen ist zugleich die mutmafsliche Ursache des Todes zu vermerken."

§ 62. „Der Schiffer hat zwei von ihm beglaubigte Abschriften der Urkunden demjenigen Seemannsamte, bei dem es zuerst geschehen kann, zu übergeben. Eine dieser Abschriften ist bei dem Seemannsamte aufzubewahren, die andere ist demjenigen Standesbeamten, in dessen Bezirk die Eltern des Kindes, beziehungsweise des Verstorbenen, ihren Wohnsitz haben oder zuletzt gehabt haben, behufs der Eintragung in das Register zuzufertigen".

§ 63. „Ist der Schiffer verstorben oder verhindert, so hat der Steuermann die in den §§ 61 und 62 dem Schiffer auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen."

§ 64. „Sobald das Schiff in den inländischen Hafen eingelaufen ist, in welchem es seine Fahrt beendet, ist das Tagebuch der für den Standesbeamten des Hafenorts zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen. Diese hat beglaubigte Abschrift der in das Tagebuch eingetragenen Standesurkunde dem Standesbeamten, in dessen Register der Fall gehört (§ 62), behufs Kontrollierung der Eintragungen zuzustellen."

Der § 61 ordnet an, dafs die Geburten und Sterbefälle im Tagebuch (Journal) beurkundet werden. Doch ist es nicht notwendig, dafs die Eintragungen ihrem vollen gesetzlichen Umfange nach im Kontext des Journals stattfinden. Vielmehr ist es zulässig, dafs dem Journal ein besonderes Geburts- und Sterberegister angeheftet wird, und in dieses die Geburten und Sterbefälle eingetragen werden, in dem Journal selbst aber unter dem betreffenden Tage der Geburt resp. des Sterbefalls unter Bezugnahme auf die Beurkundung des Registers nur kurz Erwähnung geschieht. (Vgl. die in dem Handb. für die deutsche Handelsmarine enthaltenen Anweisungen in betreff der Beurkundungen von Geburten und Sterbefällen — im Jahrg. 1882 S. 12 ff. —, wo dieses Verfahren für den Fall vorgeschlagen wird, dafs durch die zu erwartenden zahlreichen Eintragungen die Übersichtlichkeit des Journals selbst leiden könnte, auch darüber genauere Vorschriften nebst Formularen gegeben werden.) Übertretung der §§ 61 ff. des Reichsges. vom 6. Februar 1875 ist durch § 68 des letzteren Gesetzes, unrichtige Beurkundung durch § 271 St.G.B. mit Strafe bedroht.

rechtliche Vertretung des Reeders nicht zusteht (vgl. Art. 483). Dagegen ist jeder Dritte, der sich des Schiffs bemächtigt, z. B. der Berger nicht als „Schiffer“ anzusehen.

3. Unter der „Schiffsmannschaft“ im engeren Sinne (vgl. Nr. 2) hebt das Gesetz die Schiffsoffiziere hervor (vgl. Art. 485 H.G.B., § 3, 47 Seem.-Ordn.). Als ein solcher ist jeder zu bezeichnen, der ein Kommando auf dem Schiff führt. Es gehören dazu also sicher die Steuerleute, der Bootsmann, wenn er nicht nur die Aufsicht über die Takelage und Segelwerk zu führen hat, sondern auch wie bei kleineren Schiffen den Steuermann vertritt, dagegen nicht der Zimmermann, Koch, Segelmacher, gewöhnliche Vollmatrosen, auch nicht (wie Lewis 2. Aufl. S. 180 meint) Ingenieure und Maschinisten, da diese gar nicht zur Schiffsmannschaft gehören (vgl. Nr. 1). Auf den grofsen transatlantischen Dampfern pflegen neben dem Kapitän vier „Offiziere“ (Steuerleute), ein Obermaschinist und zwei Untermaschinisten angestellt zu sein. Für Steuerleute und Maschinisten sind besondere Prüfungen vorgeschrieben, für Steuerleute in den Vorschriften des Bundesrats vom 6. August 1887 §§ 7 und 8 (Dittmer, Katechismus der Handelsmarine S. 131 ff.). Nach § 8 a. a. O. mufs eine mindestens 45monatliche Fahrzeit nach zurückgelegtem 15. Lebensjahr (davon 24 Monate entweder als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen — darunter 12 Monate auf einem Segelschiff — oder als Obermatrose in der Kaiserlichen Marine — darunter 12 Monate auf seegehenden, mit voller Takelage versehenen Fahrzeugen —) der Prüfung vorausgehen. Die Prüfung der Maschinisten ist durch die Vorschriften vom 26. Juli 1891 (Dittmer a. a. O. S. 155 ff.) geordnet: Es werden Maschinisten vier verschiedener Klassen, deren jede zu Fahrten besonderen Umfangs oder zum Dienst auf besonderen Schiffen (die erste ist die höchste) berechtigt, unterschieden. Für jede Klasse ist (§ 3) eine besondere vorbereitende Dienstzeit im Maschinenpersonal eines Dampfers oder einer Maschinenwerkstatt und für Maschinisten erster Klasse eine solche als Maschinist zweiter Klasse vorgeschrieben. In § 7 a. a. O. ist vorgeschrieben, wie viele Maschinisten (beziehentlich welcher Klasse) jedes Dampfschiff haben mufs. Durch übereinstimmende landesgesetzliche Vorschriften der Bundesseestaaten aus dem Jahre 1893 (Preufsen: Polizei-Verordn. des Handelsministers vom 17. April 1893 publiziert in den Amtsblättern der Regierungen; Bremen: Gesetz vom 11. Mai 1893; Hamburg: Gesetz vom 28. Juni 1893; Lübeck: Verordnung vom 19. Juli 1893; Mecklenburg: Verordn. vom 1. Oktober 1893; Oldenburg: Gesetz vom. 30. Oktober 1893) ist den Maschinisten die Führung eines Maschinenjournals zur Pflicht gemacht, welches jedoch da unterbleiben kann, wo ein Maschinist IV. Klasse genügt, bei gewöhnlichen Verhältnissen, und wenn die Fahrt nicht über 12 Monate dauert, auch da wo ein Maschinist dritter Klasse genügt, für welchen letzteren die Führung überhaupt vereinfacht ist. In dieses Journal

sind bestimmte vorgeschriebene Daten einzutragen, welche die Beurteilung des Maschinenbetriebes ermöglichen.

4. Über die Stellung des Steuermanns bezüglich des Frachtgeschäfts vgl. R.O.H.G.Entsch. Bd. 20 Nr. 37, H.G.Z. IX Nr. 145 (Obergericht Hamburg 5. November 1875), H.G.Z. IX Nr. 148/160 (Obergericht Hamburg 21. Juli 1876). Der Steuermann hat die Pflicht, die Übernahme der Ladung und die Löschung derselben zu bewirken. Er erteilt bei der Übernahme vorläufige Empfangsscheine (*receipts*), welche später gegen die Konnossemente eingetauscht werden; bei der Löschung läfst er sich Quittungen (quittierte Konnossemente) erteilen. Aufserordentliche Mafsregeln kann er nicht ergreifen, treten besondere Fälle ein, hat er nur dem Kapitän zu berichten. Kann er (z. B. von ausländischen Zollbehörden) keine Quittungen erlangen, mufs er möglichst die Empfänger zuziehen oder sich sonst den Beweis des Ausgelieferten sichern. Er ist nur zur Lieferung bis an Schiffsbord verpflichtet, selbst wenn das Schiff auch weiter haftet. Er ist nicht verpflichtet Rechnung zu legen oder zu beweisen, was er ausgeliefert hat, obwohl er meistens die Schlüssel zum Laderaum hat. Fordert man von ihm Schadensersatz, so müssen ihm die Mankos und die Gründe, aus denen er haftet bewiesen werden. Er ist freilich nicht berechtigt, neue Frachtverträge durch Annahme von Gütern abzuschliefsen (wenn ihm diese Befugnis, wie vielfach im Stückgüterverkehr nicht besonders verliehen ist), durch die Annahme des Guts von seiner Seite wird also das die Reederei verpflichtende *receptum* regelmäfsig dann nicht zu stande kommen, wenn nicht vorher bereits ein Frachtvertrag (vom Schiffer oder Reeder) geschlossen war, in Ausführung dessen das Gut an Bord gebracht wurde. Wenn aber der Frachtvertrag nachher zu stande kommt, so gilt auch gegenüber der Reederei das *receptum* (Übernahme) als in dem Augenblick geschehen, in welchem der Steuermann es in Empfang nahm. Die Befugnisse des letzteren zur Annahme von Ladung sind analog § 50 H.G.B. zu beurteilen. Einschränkungen seiner Vollmacht haben Dritten gegenüber also nur dann Wirkung, wenn sie dieselben kannten oder in einer für jeden erkennbaren und verständlichen Weise (*palam*) bekannt gemacht sind, z. B. durch einen solchen Anschlag an den Eingängen des Schiffs (*L. 11 § 2 L. 17 § 4 Dig. 14, 3*).

5. Für die Verträge mit der eigentlichen Schiffsmannschaft (vgl. Nr. 2)[3a]), einschliefslich der Schiffsoffiziere, gelten folgende Regeln:

3a) § 3 Abs. 2 Seem.Ordn. sagt, dafs die dauernd auf dem Schiff angestellten Personen, welche nicht zur Schiffsmannschaft gehören (vgl. Text Nr. 2), „dieselben Rechte und Pflichten haben, welche in diesem Gesetz in Ansehung der Schiffsmannschaft festgesetzt sind“. Damit sollte wesentlich nur ausgedrückt werden, dafs die letzteren zwingend derselben disciplinaren Gewalt des Schiffers unterstellt sein sollten wie die Schiffsleute (vgl. Motive S. 214 Reichstagsverh. von 1872). Es ist daher

a. Inländern ist erst nach zurückgelegtem 14. Lebensjahr und nur mit Genehmigung des Vaters oder Vormunds, wenn sie noch unter väterlicher Gewalt oder minderjährig sind, der Schiffsdienst gestattet § 5 S.O.

b. Ist die väterliche oder vormundschaftliche Genehmigung erteilt, so gilt dieselbe, falls ihr nicht eine entsprechende Einschränkung beigefügt ist, als ein- für allemal (d. h. auch für spätere Verheuerung) erteilt und der Schiffsmann insofern als grofsjährig (§ 6 S.O.).

c. Schriftliche Abfassung ist nicht erforderlich (§ 24 S.O.).

d. Der Schiffer ist verpflichtet, mit den Schiffsleuten jede Annahme oder Entlassung des Schiffsmanns vor einem Seemannsamt (es bestehen im Inland 103 Seemannsämter [Musterungsbehörden] — ein Verzeichnis derselben enthält das alljährlich bei Georg Reimer in Berlin erscheinende „Handbuch der deutschen Handelsmarine“ —, im Ausland haben die Konsulate diese Funktion) zu verlautbaren (An- und Abmusterung), im Inland vor Antritt oder Fortsetzung der Reise, im Ausland, sobald ein See-

---

trotz der unglücklichen Fassung des Gesetzes nicht anzunehmen, dafs die im Text Nr. 5 erörterten Bestimmungen, welche im ganzen nur auf die eigentliche Schiffsmannschaft passen, ohne weiteres auf diese Personen auszudehnen seien, vgl. Hans. XVII Nr. 53 O.L.G. Hamburg 28. Februar 1896. Es wird bei den einzelnen Vorschriften zu fragen sein, ob dieselben nach Absicht des Gesetzgebers auch auf letztere Anwendung finden. Sicher ist dies meines Ermessens nicht der Fall bezüglich der Vorschriften, welche die Leistungen des Schiffsmanns betreffen (Text unter e) und des § 40 Seem.Ordn.: (ein Schiffsarzt oder Ingenieur kann an der Aufteilung der Heuer eines auf der Reise sterbenden Matrosen unter die übrigen Schiffsleute nicht teilnehmen, da seine Leistungspflicht dadurch nicht wächst. Analog mag aber die Vorschrift anzuwenden sein, wenn während der Reise aus derselben Kategorie von Angestellten einer wegfällt, vgl. das cit. Erkenntnis). Sicher sind dagegen die Vorschriften, welche der Text unter c, g bis l erwähnt, sowie die Vorschriften des § 47 Seem.Ordn. (f des Textes) auf diese Personen anwendbar. Eine An- und Abmusterung, sowie die Ausstellung von Seefahrtsbüchern ist bei Maschinisten und dem Heizpersonal üblich; dafs Schiffsärzte, Kellner und berufsmäfsige Köche oder Köchinnen der An- und Abmusterung unterliegen, ist mir wenigstens nicht bekannt. Mit dieser stehen die Vorschriften des Textes unter a und b in Verbindung. Die landesgesetzlichen Vorschriften (f des Textes) über Logis und Bespeisung mögen auch hier das Mindestmafs angeben. Die Strafen des Kontraktbruchs (m des Textes) halten Stenglein, Strafrechtliche Nebengesetze S. 606, Perels S. 182, Erk. des Obertrib. vom 27. März 1878 (Goldtammer Archiv Bd. 26 S. 221 und 222) auch auf diese Personen für anwendbar. In betreff der Bestrafung wegen Verletzung der Disciplin (§§ 84–92) läfst sich dafür sagen, dafs dieselbe alle Personen treffen müsse, welche der Disciplin nach dem Gesetz unterworfen sind. Wegen Bestrafung des eigentlichen Kontraktbruchs (§§ 81—83) ist die Frage aber doch sehr zweifelhaft. Es ist wünschenswert, dafs in der neuen Seemannsordnung klarer unterschieden werde. In Grofsbritannien werden allerdings auch nach *sect. 303, 742 Merch. Shipp. Act* 1894 als „*seamen*“ alle Personen (aufser den Lotsen) angesehen, welche sind: „*employed or engaged in any capacity on board any ship*“ einschliefslich des Schiffsarzts, welcher somit auch der An- und Abmusterung unterliegt.

mannsamt angegangen werden kann. Die aufgenommene Urkunde, welche alle Vertragsbedingungen enthält (Musterrolle), wird dem Schiffer übergeben, mufs von ihm an Bord geführt, bei allen Streitigkeiten vorgelegt und bei Beendigung der Reise dem Seemannsamt abgeliefert werden, welches die Abmusterung besorgt und wird von diesem dem Seemannsamt des Heimatshafens übersandt. Nachträgliche Anmusterungen werden auch in der Musterrolle nachgetragen. Dieselbe hat auch öffentlichrechtliche Bedeutung, sie gilt als Ausweis über die Nationalität der Besatzung und des Schiffs. Der Vertrag besteht zwar schon vor der Musterung, auch die Disciplinargewalt des Schiffers, falls der Schiffsmann vor der Musterung den Dienst antritt. Aber erst von der Anmusterung an tritt die Zuständigkeit der Seemannsämter ein, einen Schiffsmann, der sich dem Dienst entzieht, zwangsweise zur Erfüllung seiner Pflicht anzuhalten (§ 29). Gestellt sich der Schiffsmann nicht zur Musterung, so ist der Schiffer also nur berechtigt, den Schiffsmann durch die ordentlichen Gerichte zu zwingen (im Inland durch einstweilige Verfügung), sich zur Anmusterung (§ 10) und zum Schiffsdienst zu gestellen. Die Anmusterung wird aufserdem sowohl gegenüber dem Schiffer (§ 99 Nr. 1 und 2), wie dem Schiffsmann (§ 93) durch Strafen erzwungen (vgl. aufserdem §§ 10 bis 23, 28, 72 S.O.). Bei der ersten Anmusterung im Inland wird für jeden Schiffsmann ein Seefahrtsbuch (§§ 5 ff.) ausgefertigt, in welchem jede Annahme und Entlassung eingetragen wird: es dient dasselbe als See- und Ausgangspafs, wird daher erst nach Ausweis über die Militärverhältnisse, sowie der väterlichen oder vormundschaftlichen Genehmigung (oben unter a) deutschen Schiffsleuten erteilt. Diese Vorschriften wollen die Gefahr der Doppelverheuerung verringern: es darf niemand aufs neue angemustert werden, der nach seinem Buch noch anderweite Verpflichtungen hat, deren Erledigung er nicht glaubhaft nachweist (§ 8): bei einer Doppelverheuerung geht der durch Musterung verlautbarte Vertrag vor (§ 26). Aufserdem dient die Musterung zum Schutz der Schiffsleute gegen unklare Verträge. Die Vorschriften unter d gelten auch bei Annahme und Entlassung von ausländischen Schiffsleuten auf deutschen Schiffen. Im Auslande (bei den Konsulaten) werden keine Seefahrtsbücher ausgefertigt, in vorhandene aber die nötigen Vermerke eingetragen.

e. Leistungen der Schiffsleute. Wird auch durch den Vertrag jedem Schiffsmann eine besondere Funktion auf dem Schiff zugewiesen, so ist doch jeder Schiffsmann verpflichtet, jede ihm von dem Schiffer für Schiff und Ladung übertragene Arbeit zu verrichten (§ 30 S.O.). Diese Vorschrift beruht darauf, dafs eine so strenge Scheidung der einzelnen Kategorien im Vertrage nicht möglich ist, und dafs daher alles dem Ermessen des Schiffers überlassen bleiben müsse. Klare Grenzen des Vertrages mufs der Schiffer berücksichtigen. Bei der sehr allgemeinen Fassung ist leicht Mifsbrauch möglich, wogegen nur Bestrafung

des Schiffers schützt (oben Nr. 1). Im Rang und dementsprechend in der Heuer herabsetzen darf der Schiffer den Schiffsmann, mit Ausschlufs des Steuermanns, d. h. aller geprüften Steuerleute, im Fall des § 34 (Untauglichkeit zu dem Dienst, zu dem er sich verheuert hat). Im Falle der Gefahr (Seegefahr, Angriff) mufs ohne Berücksichtigung der Vertragsgrenzen Jeder dort Hand anlegen, wo es nach dem Ermessen des Schiffers not thut (§ 32) und auf Verlangen mit dem Schiffer verklaren (§ 33). Der Schiffsmann mufs spätestens sofort nach der Anmusterung den Dienst antreten. Verzögert er den Antritt länger als 24 Stunden, so kann der Schiffer zurücktreten und wegen eines Ersatzmanns Schadensersatz fordern. In betreff der Länge der Arbeitszeit auf See ist nichts bestimmt, in den Häfen braucht der Schiffsmann — abgesehen von dringenden Fällen — nicht über 10 Stunden täglich zu arbeiten (§ 31).

f. Gegenleistungen des Schiffers: Ist die Heuer nicht bedungen, so ergeben die §§ 25, 27 S.O. das Nötige. Dieselbe mufs bar oder in bei Sicht zahlbaren Anweisungen auf den Reeder (§ 38) gezahlt werden; ob Vorschüsse gefordert werden können entscheidet — wenn nichts bedungen — Ortsgebrauch (§ 37); dieselbe ist im Zweifel erst von der Anmusterung an (§ 35) und nach Beendigung der Heuerreise oder des Dienstverhältnisses, nur ausnahmsweise — bei längerer Heuerreise — früher (näheres § 36) zahlbar. Vermindert sich die Mannschaft während der Reise, so kann der Regel nach die verbleibende, welche nun mehr zu arbeiten hat, Verteilung der ersparten Heuer, und wenn mehr als ein Sechstel fortfallen, Ergänzung der Mannschaft fordern (§ 40).

Das Schiff mufs dem Schiffsmann den durch Vertrag oder Gesetz des Heimatshafens vorgeschriebenen Proviant und Logisraum gewähren. § 45 Seem.-Ordn. verweist in betreff des Mafses der täglich zu gewährenden Speisen und Getränke, der Gröfse und Einrichtung des Logisraums und der mitzunehmenden Heilmittel auf das örtliche Recht des Heimatshafens. In Preufsen besteht eine in den Amtsblättern publicierte Pol.Verordnung des Handelsministers vom 14. November 1888 (für Schleswig-Holstein gleichlautende Reg.Verordnung vom 30. November 1888), welche die zu führenden Arzneimittel für grofse Fahrt und Speisetaxen für gewisse aufsereuropäische Fahrten enthält. In demselben Umfang enthalten die neuen Verordnungen für Hamburg (Verordn. vom 19. November 1888) und Bremen (Verordn. vom 17. März 1889) Vorschriften. Im übrigen gelten in Preufsen nur örtliche Verordnungen der einzelnen Häfen (für Stettin — Swinemünde, z. B. Verordn. der Königlichen Regierung zu Stettin vom 15. Mai 1865 über Verpflegung, Amtsblatt S. 158); in Mecklenburg enthält die Musterrolle von 1867 Art. 18, in Oldenburg die Bek. vom 25. August 1864, in Bremen die Verordn. vom 15. März 1873; in Lübeck die Verordn. vom 20. Oktober 1888, in Hamburg enthalten die Verordn. vom 25. Februar 1873, die Speisetaxe vom

12. März 1884 und die Verordn. vom 24. Juni 1885 die bezüglichen Vorschriften. Tritt bei langen Reisen oder infolge eines Unfalls Mangel ein, so können die Rationen unter gewissen Kautelen herabgesetzt werden (§ 46 S.O.).

Über die Gewährung der Seetüchtigkeit des Schiffs siehe oben Art. 480 Bem. Nr. 2 ff. Ist das Schiff nicht seetüchtig, so ist der Schiffsmann auf keinen Fall verpflichtet, den Dienst anzutreten oder fortzusetzen, ebenso dann nicht, wenn der Proviant ungenügend oder verdorben ist. Um ihn wegen der aus solchen Mängeln entstehenden Gefahr zu schützen, giebt § 47 Seem.Ordn. den Schiffsleuten (jedem Schiffsoffizier allein, von anderen Schiffsleuten müssen wenigstens drei den Antrag stellen) das Recht, bei dem Seemannsamt eine Untersuchung zu beantragen: letzteres mufs diesem Antrag stattgeben, das Ergebnis in das Schiffsjournal eintragen und eventuell für geeignete Abhülfe sorgen. Wissentlicher und leichtfertiger Mifsbrauch dieses Rechts wird bestraft (§ 94 Seem.Ordn.). Diese durch den Reichstag in das Gesetz gebrachte Vorschrift ist der englischen Gesetzgebung (vgl. Art. 480 N. 11) ähnlich, aber doch wesentlich davon verschieden. In England schreitet das *Board of trade* im öffentlichen Interesse ein: also auch von Amts wegen oder auf Anzeige dritter Personen: entsteht durch unberechtigtes Einschreiten (Festhalten des Schiffs) Schaden, entschädigt diese Behörde. Sie ist daher auch nicht gezwungen, auf jeden formell ausreichenden Antrag der Schiffsleute einzugehen, sondern kann Kaution von ihnen fordern, falls es den Antrag für *frivolous* oder *vexatious* hält, endlich wird auch Antrag von mindestens ein Viertel der Mannschaft und wenigstens drei Personen gefordert. Bei uns erscheint das Recht der Schiffsleute aus § 47 Seem.Ordn. lediglich als ein Privatrecht derselben, entspringend aus dem Vertrage: für das Einschreiten sind nicht die Behörden — die dazu gezwungen werden — sondern nur die Antragsteller (die regelmäfsig zur Deckung eines Schadens nicht imstande sind) verantwortlich. Dadurch kann dieses Recht bei uns zu grofsen Härten führen namentlich wenn sich „gewissenlose Burschen“ (Lewis 2. Aufl. S. 203) von fremden Interessen leiten lassen. Dem privatrechtlichen Charakter desselben entsprechend, wird man andererseits aber annehmen müssen, dafs das Recht auf Untersuchung wegfällt, sobald die Antragsteller von ihrem Vertrag durch Entlassung unter voller Entschädigung entbunden werden. Dafs das Schiff die Untersuchung aber auch dadurch abwenden könne, wenn alle bis auf zwei entlassen werden (so Wagner S. 444), halte ich nicht für richtig. Das Gesetz sieht in der Stellung des Antrags von mindestens drei Schiffsleuten eine Garantie gegen Mifsbrauch des Rechts, welches an und für sich jedem Einzelnen auf Grund seines Vertrages zustehen müfste. Diese Garantie fällt dadurch nicht weg, dafs das Schiff einige der Leute, die den Antrag trotz der Gefahr einer Bestrafung stellten, abfindet, um die Untersuchung abzuwenden.

g. Regelmäfsige Dauer des Vertrags: der Vertrag mit den Schiffsleuten wird meistens auf eine Heuerreise (von und zu Haus) geschlossen. Daher kann, wenn nichts anderes verabredet ist, der Schiffsmann erst nach Rückkehr des Schiffs, worunter bei gröfseren Reisen nicht immer Rückkehr in den Heimatshafen, sondern auch in andere Häfen (näheres § 54 Seem. Ordn.) verstanden wird, Entlassung fordern. Jedoch kann er nach § 61 Nr. 3 Seem.Ordn. am Ende einer der Frachtreisen, aus denen die Heuerreise besteht, Entlassung fordern, sofern seit seinem Antritt zwei beziehentlich drei Jahre verflossen sind, je nachdem sich das Schiff in einem europäischen (§ 70) oder nichteuropäischen Hafen befindet und die Rückreise noch nicht angeordnet ist (§ 62 Nr. 2 Seem.Ordn.). Macht er von diesem Recht Gebrauch, so erhält er nur die verdiente Heuer (§ 63), sonst auch freie Zurückbeförderung in den Hafen, wo er angemustert war oder nach seiner Wahl eine Vergütung in bar dafür. Anstatt beider kann der Schiffer ihm — aber nur mit Zustimmung des Seemannsamts — einen anderen Dienst auf einem deutschen Schiff, welches in diesen oder einen anderen Hafen fährt, nachweisen (bei Ausländern auch auf einem Schiff von der Nationalität des Schiffsmanns), vgl. §§ 54, 66 Seem.Ordn. — Verschieden hiervon ist die Heuer auf bestimmte Zeit (§ 62 Nr. 1 Seem.Ordn.) oder eine festbestimmte Reise[4]). Bei ersterer hat der Schiffsmann ebenfalls den Anspruch auf Rückbeförderung nebst Fortbezug der Heuer oder die dafür eintretenden Ersatzrechte (§§ 54 Al. 3, 66 Seem.Ordn.)[5]), nicht aber bei letzterer.

h. Der Dienstvertrag endet vor Ablauf seiner regelmäfsigen Dauer durch Verlust des Schiffs (§ 56); in diesem Fall stehen dem Schiffsmann aber freie Zurückbeförderung mit Fortbezug der Heuer oder die dafür eintretenden Ersatzrechte (§§ 54, 66) auch dann zu, wenn er (nach g) sonst keinen Anspruch darauf hatte.

i. Wie der Schiffer, kann auch der Schiffsmann jederzeit mit voller Entschädigung entlassen werden. Dieselbe ist in den §§ 59, 60 Seem.Ordn. gesetzlich festgestellt. Wird in den Fällen des Art. 517 H.G.B. (§ 57 Nr. 5 Seem.Ordn.) die Reise nicht angetreten oder nicht fortgesetzt, so können die Schiffsleute gegen verdiente Heuer und Rückbeförderung (im Sinne der §§ 54, 66 s. unter g) entlassen werden. — Aufserdem steht dem Schiffer die Entlassung des Schiffsmanns nur gegen verdiente Heuer — ohne

---

4) Definition s. Art. 517 Bem. Nr. 1a. Ist die Heuer in Bausch und Bogen für eine bestimmte Reise bedungen, so steht damit noch nicht fest, dafs nur für diese bestimmte Reise geheuert ist (Prot. S. 1983).

5) § 54 Al. 3 scheint sich nur auf die Heuerreise zu beziehen, mufs aber — analog den Bestimmungen für den Schiffer Art. 520 H.G.B. — auch auf diesen Fall bezogen werden. Das Schiff darf den auf Zeit geheuerten Schiffsmann nicht irgendwo in der Welt absetzen und ihn seinem Schicksal überlassen.

Rückbeförderung — in den Fällen des § 57 Nr. 1—4 zu: vor Antritt der Reise wegen Untauglichkeit (während der Reise kann aus demselben Grund nur degradiert werden, vgl. oben unter e) vor und nach Antritt wegen gewisser Vergehen und verschuldeter Krankheiten gewisser Art.

k. Der Schiffsmann seinerseits kann Entlassung fordern (§ 61 Nr. 1) wegen schwerer Pflichtverletzung des Schiffers ihm gegenüber und im Fall grundloser Vorenthaltung von Speise und Trank — also wenn der Proviant weder an Menge noch Qualität den Bedingungen unter f entspricht (vgl. H.G.Z. X Nr. 121). Er hat dann dieselben Ansprüche wie bei grundloser Entlassung seitens des Schiffers (oben i)[6].

l. Besonders charakteristisch ist für den Vertrag der Schiffsleute (anders bei dem Schiffer Art. 517 Bem. Nr. 2), dafs sie durch denselben — ohne Rücksicht darauf, ob der Eigentümer oder Schiffer wechselt — an das Schiff gebunden sind, so lange ihr Vertrag dauert und das Schiff ein deutsches Schiff bleibt. Wechselt das Schiff die Flagge, so können alle Schiffsleute gegen volle Entschädigung Entlassung fordern (§ 61).

---

6) Aus anderen als den gesetzlichen Gründen (§ 61 Seem.Ordn.) kann der Schiffsmann vorzeitige Entlassung nur dann fordern, wenn ihm eine andere Leistung angesonnen wird, als die vertragsmäfsige, also z. B. bei völliger Veränderung einer festbestimmten Reise (Prot. S. 2007). Das R.O. H.G. (Entsch. VIII S. 341 ff.) hat vor Erlafs der Seemannsordnung angenommen, dafs Schiffsleute die Entlassung fordern könnten, wenn durch Ausbruch eines Krieges das Schiff der Aufbringung und die Mannschaft der Gefahr der Kriegsgefangenschaft ausgesetzt wäre. Das holländische H.G.B. Art. 440 Nr. 2 enthält eine ähnliche Bestimmung (vgl. das. Art. 440 Nr. 3: ansteckende Krankheiten am Bestimmungsort). Ich meine dagegen: es ist als Sinn des Vertrags anzusehen, dafs der Schiffsmann sich verpflichtet, dem Schiffer zu folgen, wohin dieser ihn führt. Halten Schiffer (Verfrachter) und Befrachter trotz Gefahr die Reise für ausführbar, so mufs sich der Schiffsmann unterwerfen. Es würde die Disciplin vollkommen lockern und in Kriegszeiten alle Bande auflösen, wenn jedem Schiffsmann das Recht zustände, ängstlicher zu sein als der Schiffer und wegen ganz allgemeiner Befürchtungen davon zu gehen. Allerdings ist der Schiffer auch den Schiffsleuten gegenüber (Art. 479) zur Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers verpflichtet. Diese verpflichtet ihn aber noch nicht, im Kriege jedes Auslaufen zu unterlassen. § 32 Seem.Ordn. setzt Gefahren voraus, die der Schiffsmann mit dem Schiffer bestehen mufs. Dem subjektiven Ermessen des Schiffers darf nicht jeder Spielraum genommen werden. Nur wenn der Schiffer gegen alle vernünftigen Regeln tollkühne Reisen, z. B. absichtlichen Bruch effektiver Blockade vornehmen wollte, würde die Sache anders liegen (vgl. Bem. Nr. 3 zu Art. 517). Es scheint denn auch das Hamburger Obergericht eine Argumentation, wie sie hier gegeben, nicht für richtig zu halten (vgl. Erk. vom 19. Januar 1871 in Goldschmidts Zeitschrift XVIII S. 572—575) und der Kriminalsenat des Berliner Obertribunals, welcher in einem Erkenntnis vom 5. Mai 1871 die Weigerung der Schiffsleute, die Reise fortzusetzen, nach §§ 4, 7, 8 des preufs. Ges. vom 31. März 1841 für strafbar erklärt, spricht es geradezu aus, dafs der Ausbruch eines Kriegs den Schiffsmann keineswegs von der Verpflichtung befreie, den Anordnungen des Schiffers unweigerlich Gehorsam zu leisten (Entsch. des Obertribunals LXVI Nr. 48 — Krim.Sen. Nr. 2 — S. 9 ff., bes. S. 13).

m. Weiter weicht dieser Vertrag von anderen Dienstverträgen dadurch ab, dafs Kontraktbruch (abgesehen von civilrechtlichen Folgen § 82) unter Strafe gestellt ist. Es tritt Strafe ein, sowohl bei gänzlichem Bruch des Vertrags (§§ 81—83 S.O. und § 298 Strafgesezb.), wie auch bei Verletzungen der Dienstpflicht (§§ 84—92) — die bürgerliche Strafe tritt hier also der Disciplinarstrafe des Schiffers hinzu (§ 95): die Verfolgung findet nur auf Antrag und falls der Thatbestand in das Journal eingetragen war, statt (Art. 84). Schwere Fälle werden ohne Antrag als Meuterei bestraft (§§ 87—91 Seem.Ordn.).

6. Für Ansprüche des Schiffers und der Schiffsmannschaft gelten gleichmäfsig:

a. § 42: „Im Fall der Verschollenheit eines Schiffs (Art. 866, 867 H.G.B.) werden die Forderungen mit Ablauf der Verschollenheitsfrist fällig, die Heuer ist zu zahlen bis zum Ablauf eines halben Monats seit der letzten Nachricht."

b. § 68: über die Haftung der Reeder (s. Bem. zu Art. 453 H.G.B.).

7. Den Seemannsämtern (Nr. 5d) steht nach näherer Vorschrift der §§ 29, 64, 71, 104—106 Seem.Ordn. die provisorische Entscheidung von Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsleuten zu, welche vorbehaltlich des Rechtswegs vollstreckbar sind; die Vollstreckung geschieht durch das Seemannsamt, ohne dessen Entscheid weder der Schiffer einen Schiffsmann zurücklassen, noch der Schiffsmann den Dienst verlassen darf. Die Seemannsämter sind auch zur Erlassung provisorischer Strafbescheide in den leichteren Fällen des Kontraktbruchs (§§ 81 Abs. 1, 84) bei Übertretungen des Schiffers in den Fällen des § 99 und der Schiffsleute in den Fällen des § 93 zuständig (§ 101).

In einem gewissen Zusammenhang mit der Seemannsordnung steht das Reichsgesetz, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute, vom 27. Dezember 1872:

§ 1. Jedes deutsche Kauffahrteischiff, welches von einem aufserdeutschen Hafen nach einem deutschen Hafen oder nach einem Hafen des Kanals, Grofsbritanniens, des Sundes oder des Kattegats oder nach einem aufserdeutschen Hafen der Nordsee oder der Ostsee bestimmt ist, ist verpflichtet, deutsche Seeleute, welche im Auslande sich in hülfsbedürftigem Zustande befinden, behufs ihrer Zurückbeförderung nach Deutschland auf schriftliche Anweisung des Seemannsamts gegen eine Entschädigung (§ 5) nach seinem Bestimmungshafen mitzunehmen.

In Ansehung ausländischer Seeleute, welche unmittelbar nach einem Dienste auf einem deutschen Kauffahrteischiffe aufserhalb Deutschlands sich in einem hülfsbedürftigen Zustande befinden, liegt den nach deren Heimatslande bestimmten deutschen Kauffahrteischiffen eine gleiche Verpflichtung ob.

Zur Erfüllung dieser Verpflichtungen kann der Schiffer vom Seemannsamt zwangsweise angehalten werden.

§ 2. Bieten mehrere Schiffe Gelegenheit zur Mitnahme, so sind die zu befördernden Seeleute durch das Seemannsamt nach Verhältnis der Gröſse der Schiffe und der Zahl ihrer Mannschaften auf die einzelnen Schiffe zu verteilen.

§ 3. Die Mitnahme kann verweigert werden:

1. *wenn und soweit an Bord kein angemessener Platz für die Mitzunehmenden vorhanden ist;*
2. *wenn der Mitzunehmende bettlägerig krank oder mit einer syphilitischen oder einer sonstigen, die Gesundheit oder Sicherheit der Mannschaft gefährdenden Krankheit behaftet ist, oder wegen eines Vergehens oder Verbrechens zurückbefördert werden soll;*
3. *wenn und soweit die Zahl des Mitzunehmenden ein Vierteil der Schiffsmannschaft übersteigt;*
4. *wenn die Mitnahme nicht mindestens zwei Tage vor dem Zeitpunkt verlangt wird, an welchem das Schiff zum Abgehen fertig ist.*

Die Entscheidung über den Grund der Weigerung steht dem Seemannsamt zu.

§ 4. Während der Reise erhält der Mitgenommene Kost und Logis vonseiten des Schiffs. Er ist der Disciplinargewalt des Schiffers unterworfen.

§ 5. Die Entschädigung (§ 1) beträgt, in Ermangelung der Vereinbarung über einen geringeren Satz, für jeden Tag des Aufenthalts an Bord:

1. *für einen Schiffer, einen Steuermann, einen Arzt, einen Maschinisten oder den Assistenten eines solchen, einen Proviant- oder Zahlmeister einen Thaler auf Segelschiffen und einen und einen halben Thaler auf Dampfschiffen;*
2. *für jeden anderen Seemann einen halben Thaler auf Segelschiffen und zwei Drittel Thaler auf Dampfschiffen.*

§ 6. Die Auszahlung der Entschädigung erfolgt im Bestimmungshafen durch das Seemannsamt gegen Auslieferung der wegen der Mitnahme erteilten Anweisung (§ 1).

§ 7. Der Mitgenommene haftet für die durch die Zurückbeförderung verursachten Aufwendungen.

Die Vorschriften, welche den Reeder oder andere Personen zur Erstattung solcher Aufwendungen verpflichten, werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

§ 8. Wer sich der Erfüllung einer ihm nach § 1 obliegenden Verpflichtung entzieht, wird mit Geldstrafe bis zu fünfzig Thalern oder mit Haft bestraft. Für die Festsetzung der Strafe und für das weitere Verfahren kommen die im § 101 der Seemannsordnung enthaltenen Vorschriften zur Anwendung.

§ 9. Dieses Gesetz tritt mit dem 1. März 1873 in Kraft.

Mit diesem Gesetz stehen internationale Vereinbarungen in Verbindung, welche das Deutsche Reich mit mehreren anderen Staaten (mit Frankreich 16. Mai 1880, Grofsbritannien 27. Mai 1879, Schweden-Norwegen 31. Mai 1881, Dänemark 31. März 1885, Österreich-Ungarn 10. November 1889) wegen gegenseitiger Unterstützung hülfsbedürftiger Seeleute geschlossen hat. Diese Verpflichtung tritt ein, wenn Seeleute einer der kontrahierenden Staaten auf einem Schiff des anderen der kontrahierenden Staaten gedient und nun infolge Schiffbruchs oder aus anderen Gründen in hülfsbedürftigem Zustand in einem dritten Staat oder den Kolonien des Staats, unter dessen Flagge sie dienten, zurückgelassen sind. Es soll solchenfalls die Regierung des letzteren verpflichtet sein, den Seemann zu unterstützen, bis derselbe wieder einen Schiffsdienst oder anderweit Beschäftigung findet oder bis er in seinen Heimatsstaat, beziehentlich in dessen Kolonien zurückkehrt. Der Seemann mufs sich aber bei erster Gelegenheit melden. Ausgeschlossen ist diese Verpflichtung, wenn die Hülfsbedürftigkeit nicht die naturgemäfse Folge der Beendigung des Dienstes auf dem Schiff war, ferner im Fall der Desertion, Entlassung wegen Dienstuntauglichkeit, selbstverschuldeter Krankheit und Verwundung.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

